ГАИ УКРАИНЫ РЕФОРМИРУЮТ. КТО СЛЕДУЮЩИЙ? с. 264

№9 (891) Сентябрь 2005

Обзор отличный!

За рулем



Премьера KIA RIO с. 80



SUZUKI GRAND VITARA

тихая сенсация

с. 98





ЗИМНИЕ ШИНЫ «НА 13» С ШИПАМИ И БЕЗ 152

166 ЛАМПЫ Н4: КОМУ СТАНДАРТ НЕ ПИСАН

РОССИЙСКАЯ СБОРКА ПРОТИВ ИМПОРТА с. 32



ПОД КАПОТОМ – «КРАЙСЛЕР» с. 90



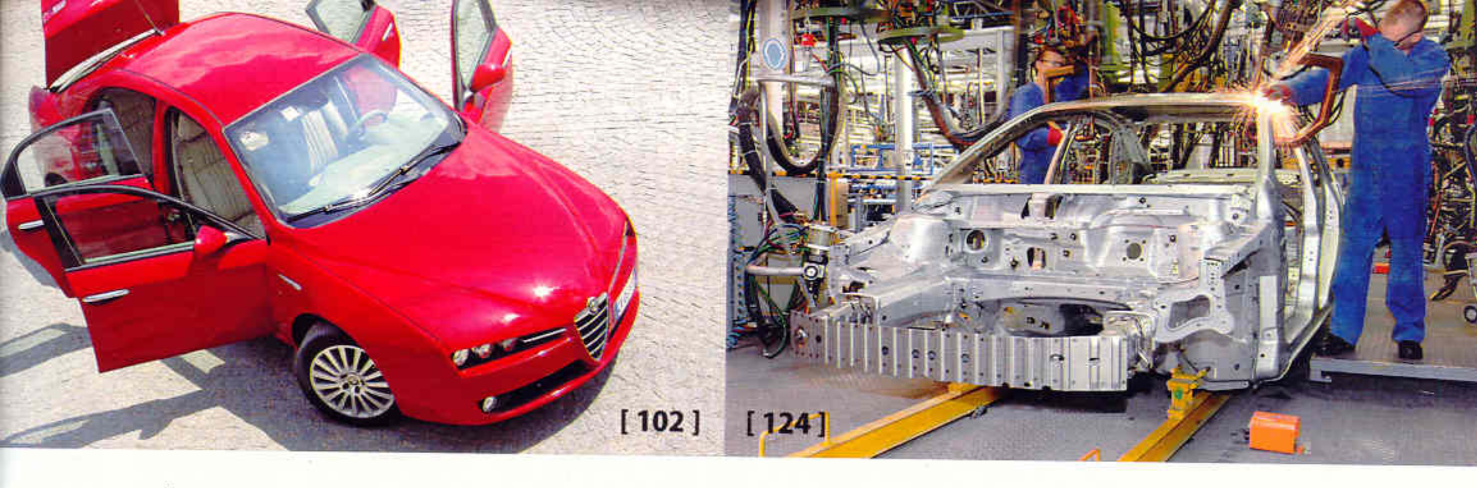
ISSN 0321-4249
9 770321 424007 09



СОДЕРЖАНИЕ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» №9 2005






[102]
[124]


[256]
[280]
Автопробег



ВЫБОР СДЕЛАН!

ПРОГОЛОСОВАЛИ 40 000 ЧИТАТЕЛЕЙ

Десять миллионов восемьдесят тысяч оценок, которые выставили сами читатели, – результат нашей общей работы.

В четвертом номере этого года ЗР объявил акцию «Кто бросит вызов лидеру?» – на нее откликнулось около 40 000 читателей журнала. Каждый их них по нашей просьбе сравнил по семи заданным критериям шесть пар автомобилей в шести различных классах – итого 252 сравнения за полтора часа работы. Такого еще не было – и мы это сделали. Вы выбрали лучшие автомобили, которые 2 сентября получат Гран-при «За рулем»–2005.

Прежние поколения «зарулевцев» не имели выбора и мечтали купить хоть какое-нибудь авто. Сегодня все не так – теперь не рынок диктует нам условия, а мы ему! Наш конкурс для того и задуман, чтобы производители серьезно внимали нашему мнению и уважали его. Один человек может ошибаться, но мнение десятков тысяч всегда объективно! Я благодарю наше народное жюри за огромную и полезную работу. В ближайшее время трое счастливчиков из этого жюри получат обещанные современные автомобили. Наши поздравления им – в конце журнала!

Не за горами новый конкурс – в № 2 и 3 следующего года мы пригласим всех желающих поработать в составе нового жюри. Уверен – по чис...

...ельно превзой-

...ется новый ры-

...мы хотим, что-

...для россиян.

...для нас глав-

...ы, автопробеги

...практическая

...ерим на слово

...– мы все про-

...сами. Мы первыми приобретаем опыт, которым делимся с читателями – в ответ они делятся своей информацией с нами и мы вместе делаем свой правильный выбор на рынке.

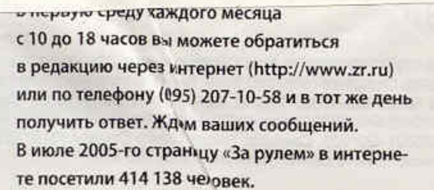
Об итогах нынешнего конкурса подробно расскажем в ближайших номерах. Забегая вперед, отмечу, что важными факторами, определившими обладателей Гран-при, явились рациональные критерии – «соотношение цена-качество» и «хорош для города», «подходит для наших дорог» и «годится для дальних поездок». Однако одного практицизма для победы в России недостаточно – без эмоционального воздействия на потребителя (обликом, привлекательностью и т. д.) автомобилю у нас успеха не видать.

Российский автопром в традиционном для нас понимании получил вотум недоверия! Даже лидер – АВТОВАЗ может рассчитывать на лояльность только 25% участников опроса... Зато такие фирмы, как «Хёндэ», «Тойота» и «Форд», должны быть довольны: большая часть обладателей их автомобилей по-прежнему отдает предпочтение выбранной марке! Впрочем, измены все равно неизбежны – борьба за российского потребителя идет серьезная. И для «наших» автомобилей путь к сердцам россиян только один – через современные стандарты автомобилестроения. Исходя из этого, особенно важно, что народное жюри заметило «Калину» – это как раз и есть попытка приблизиться к мировым требованиям! С интересом будем также следить, как пойдут продажи нового «Рено-Логан» – для нас это тоже российский автомобиль! Именно таким предстоит сражаться с иномарками за место в ценовой нише менее 10 тыс. долларов. И мы будем рассказывать об этой борьбе.

«За что вы цените журнал «За рулем»?» – спрашивал я недавно посетителей магазина ЗР. Ответы были разные: мол, интересно, красиво, профессионально... Но чаще всего звучал... Отгадали, какой?

Правильно. «За объективность!»

П. МЕНЬШИХ



В первую среду каждого месяца с 10 до 18 часов вы можете обратиться в редакцию через интернет (http://www.zr.ru) или по телефону (095) 207-10-58 и в тот же день получить ответ. Ждем ваших сообщений.
В июле 2005-го страницу «За рулем» в интернете посетили 414 138 человек.



В ОЖИДАНИИ БАБЬЕГО ЛЕТА

Кабриолеты логичнее представлять весной, а не осенью… Впрочем, она в Европе ожидается теплой.

У «Вольво-С70», премьера которого состоится во Франкфурте, жесткий складной верх. Эка невидаль, скажет непосвященный, знаем мы и «Пежо», и «Рено»… Однако шведы впервые сделали крышу из трех, а не двух частей, что позволило уложить ее в багажник чрезвычайно компактно. В итоге силуэт нового купе-кабриолета избавился от раздутой задней части, стал стремительным и элегантным. (Отдельное спасибо «Пининфарине».) Добавим, что в С70 все 4 места полноценные, никаких 2+2.



Жесткость кузова увеличилась по сравнению с предшественником (с мягкой крышей) вдвое! Более того, в закрытом варианте она возрастает еще на 15%. Разумеется, в шведском авто есть очередная изюминка и в обеспечении пассивной безопасности. В дверях новинки спрятаны особые подушки, выстреливающие вверх и сдувающиеся медленнее обычного. Это, по мысли разработчиков, защитит седоков в случае опрокидывания открытого авто.

VOLVO C70

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 5x20x2435 см³; мощность – 125 кВт/170 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 230 Н·м при 4400 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 4-местный 2-дверный.

Новый С70 получил в свое распоряжение гамму из трех пятицилиндровых бензиновых моторов от 140 до 220 л.с., а в течение 2006 года она пополнится и дизелем.

ГЛАВА «РЕНО» – РОССИЙСКИЙ КАВАЛЕР

Президент РФ Владимир Путин подписал указ о награждении председателя административного совета компании «Рено» Луи Швейцера орденом Дружбы за большой вклад в развитие российско-французского сотрудничества. Г-н Швейцер – один из инициаторов создания СП «Автофрамос», на мощностях которого организован выпуск автомобиля «Рено-Логан». Общие инвестиции «Рено» в российский завод составили около 250 млн. евро.



ОДИН ИЗ ПОСЛЕДНИХ МОГИКАН

Удел английского автомобилестроения – мелкосерийные спортивные авто. Такие, как «Маркос TSO GT2».

В наше время самостоятельность можно сохранить лишь на двух полюсах – массовом или, наоборот, штучном производстве. Так, фирма «Маркос Инжиниринг» более 45 лет спокойно строит свои спорткары ценой под 90 000 долларов и не опасается банкротства. Ведь в этой нише главное – индивидуальность и исключительность, а их в купе TSO GT2 в избытке. При первом взгляде виден строгий английский стиль, а выхлоп шестилитровой «восьмерки» заставит замереть сердце любого автомобильного фаната.

Это же надо было установить на машину массой немногим более тонны мотор в полтысячи «лошадей»! Такому болиду не страшна даже ручная граната: пока сработает запал, ваша скорость перевалит за сотенную отметку.

Над ходовой частью потрудились партнеры из фирмы «Продрайв», обеспечившие английским машинам шесть побед в международных ралли и пять – в чемпионатах «Туринг Кар».

Кузов GT2 из композитных материалов собран на трубчатой пространственной раме и позволяет водителю насладиться не только скоростью, но и подлинной роскошью. Кругом кожа, руль регулируется по высоте и продольно, спутники навигационной системы GPS постоянно «на связи»...



MARCOS TSO GT2

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8x16x5665 см^3; мощность – 354 кВт/481 л.с. при 6500 об/мин; максимальный крутящий момент – 535 Н·м при 5500 об/мин.
- Трансмиссия – заднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 2-местный 2-дверный; база – 2280 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4020x1680x1150 мм; снаряженная масса – 1170 кг. Колеса – 215/40R17 спереди, 225/40R18 сзади.
- Максимальная скорость – 298 км/ч; разгон до 100 км/ч – 4,0 с.

ВЕСТИ С ФРОНТА

«Рено», а точнее «Дачия-Логан», с боями прорывается в Германию. В последнее время вместе с ростом количества заказов на этот автомобиль участились и отзывы, касающиеся его безопасности. В июле, например, его успели и разбить, и опрокинуть. После крэш-теста по программе EuroNCAP «Логан» стал «трижды звездоносцем», что совсем неплохо для бюджетного авто. Затем испытатели клуба ADAC выставили против «Логана» «лося». Автомобиль выдержал и этот маневр, представляющий двойную «переставку» (объезд препятствия) на скорости 100 км/ч в стандартном коридоре. Но когда для фотосъемок устроители решили пройти «загогулину» при 65 км/ч и одновременно резко сблизили конусы, автомобиль неожиданно... перевернулся. Кстати, в этом заезде у водителя даже не было шлема, настолько безопасным казался маневр. Причина: шина подломилась так, что обод колеса врезался в асфальт. Представители «Рено» назвали этот тест непоказательным, поскольку его проводили в нештатном режиме.





В УГОДУ МОЛОДЫМ

«Лексус» дополнил модельный ряд новым поколением седанов IS, которые адресованы более молодым покупателям.

Если среднестатистическому владельцу «Лексуса» в Америке 59 лет, то модели IS адресованы 29-летним водителям. Заманить молодежь в шоу-рум фирма намерена относительно доступной ценой ($35 000 в США) и спортивным характером.

Базовым для нового «Лексуса» назван 2,5-литровый шестицилиндровый мотор мощностью 205 л. с. в сочетании с шестиступенчатой механической коробкой передач. За доплату машину можно заказать в полноприводном варианте и с шестиступенчатым «автоматом», управляемым в ручном режиме лепестками на руле. Еще одна модификация – также с V-образной «шестеркой» объемом 3,5 л, развивающей уже 306 л. с., – доступна только в заднеприводной версии.

Новинка буквально нашпигована высокими технологиями: устройства стабилизации VSC, адаптивного головного света AFS, активного круиз-контроля ACC, дотормаживания Brake Assist и удержания машины при старте в гору Hill Assist. Пожалуй, самая интересная из них носит имя VDIM: она позволяет «пошустрить» на дороге, но в нужный момент задействует тормоза, дроссель или рулевое управление, чтобы вытащить машину из опасного заноса. По уверению главного идеолога VDIM Пола Виллиамсена, эта система позволит большинству водителей почувствовать себя настоящими гонщиками. Появятся ли новые IS в России? Непременно. К началу будущего года начнется прием заказов на версию IS250.

LEXUS IS350

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x3500 см^3; мощность – 225 кВт/306 л.с.; максимальный крутящий момент – 372 Н·м.
- Трансмиссия – заднеприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 2730 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4574x1800x1424 мм; снаряженная масса – 1600 кг; размер шин – 225/45R17.
- Разгон до 100 км/ч – 5,9 с.

ТАКАЯ БЫСТРАЯ «ОКТАВИЯ»



«Шкода» анонсировала франкфуртскую премьеру заряженной версии «Октавия RS». Под капотом – бензиновый мотор с непосредственным впрыском и турбонаддувом, развивающий при скромных двух литрах рабочего объема 200 л. с. Разогнать автомобиль до первой сотни можно всего за 7,3 с. Набор скорости прекратится на отметке 238 км/ч. Версия предусмотрена с кузовами седан и универсал.

КОРОТКО

- В центре Москвы к 2010 году планируется построить около 40 подземных парковок для автотранспорта.
- Президенты компаний «Пежо-Ситроен» и «Мицубиси» подписали в Париже договор о совместном производстве новых семиместных вседорожников. Их выпуск в количестве 30 тысяч запланирован в Японии на 2007 год. В этом же году на Женевском салоне ожидается их дебют.
- Фирма «Вистеон» запустила в Керпене (Германия) мощнейший климатический стенд, в канале которого автомобиль можно продувать воздушным потоком со скоростью



225 км/ч при температурах от -40 до +55°С и влажности от 10 до 95%. Подопытное авто размещается на барабанах, способных «поглотить» мощность до 235 кВт.

- В музее БМВ на глазах у посетителей приступили к сборке модели «2002» – одного из немецких культовых автомобилей 70-х годов прошлого



века. Основой «реплики» стал чудом сохранившийся кузов. Остальные детали пришлось искать на автосвалках или изготавливать по оригинальным чертежам.



«ПРОТОН» НЕИСЧЕРПАЕМ, КАК АТОМ

Возможно, скоро мы будем ездить и на машинах из Малайзии.

Одну из новинок концерна как раз прочат в завоеватели российских дорог. Дизайн городской малютки «Сэйви» (Savvy) выполнили художники «Лотоса». Это придало новинке молодой, одухотворенный и энергичный вид. Салон небогатый, но практичный; задние сиденья складываются, образуя совершенно ровный пол.

Под капотом скромный 1,2-литровый агрегат, развивающий, однако, мощность 75 л.с. – отличный результат! Очевидно, ущербным в городском потоке владелец «Сэйви» себя не почувствует. Солидная жесткость кузова на кручение положительно скажется на управляемости. Кстати, рекламный слоган «Сэйви» гласит: «Прочнее, чем вы думаете!»

Автомобиль, разумеется, строился не только (и не столько) для России, а для Европы в целом. Поэтому фирма сочла нелишним получить сертификат TÜV на качество сборки и технологических процессов. Так что перед нами вовсе не «азиатская поделка», подкупающая лишь низкой ценой, а вполне достойный рыночный боец, оборудованный ABS уже в базе и EBD в качестве опции.

PROTON SAVVY

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1149 см^3; мощность – 55 кВт/75 л.с. при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент – 105 Н·м при 4250 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2395 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 3710x1643x 1480 мм; снаряженная масса – 953 кг. Колеса – 175/50R15.
- Максимальная скорость – 170 км/ч; разгон до 100 км/ч – 12,6 с; расход топлива на скорости 90 км/ч – 5,3 л/100 км.



НА СТАРТ!

В Некарсульме началась сборка «Ауди-А6 Олроуд Кваттро» второго поколения. Его предшественник побил все прогнозы маркетологов и разошелся в количестве 90 000 штук, завоевав множество наград и почетных призов. Новая модель, естественно, имеет полный привод, а также адаптивную пневмоподвеску, позволяющую регулировать дорожный просвет в зависимости от дорожных условий и режима движения.

КОРОТКО

- Глава ГУВД Москвы Владимир Пронин запретил снимать госномера с автомобилей в качестве административного наказания. В то же время ГУВД ужесточает борьбу с теми, кто ездит без номеров. Таких будут доставлять в ОВД, проверять через уголовный розыск, вплоть до снятия отпечатков пальцев.

- Воздух Пекина к Олимпиаде должен стать чистым – такую задачу поставило правительство страны. На городские линии выйдут автобусы, работающие на водороде. Три первые ласточки марки «Мерседес-Бенц Цитаро» уже переданы в КНР для испытаний.



- Начиная со второй половины июля московские автовладельцы, регистрирующие свои автомобили, получают государственные номера с новым региональным кодом – «177». Как сообщили в ГИБДД столицы, это вызвано тем, что подходят к концу регистрационные знаки с кодом «97». Еще раньше закончились те, что имели коды «77» и «99». Число автомобилей в Москве растет на 500 штук в день!





- Минэкономразвития РФ собирается продать в 2006 году госпакет акций Камского автомобильного завода (это 34,01% акций КамАЗа).



ТРЕТИЙ ШАГ

В Японии состоялась премьера мини-вэна «Хонда-Степ Вэгон».

Перед нами третье поколение популярной в Стране восходящего солнца модели. Она построена на платформе, отличающейся пониженными (по сравнению с предшественницей) на 40 мм центром масс и полом (на 60 мм). Общая высота машины стала меньше на целых 75 мм, а вот внутри она осталась прежней.

Любопытно, что «третий шаг» сделан против общепринятой тенденции: мини-вэн стал на 45 мм короче. Но не за счет салона, а благодаря новому компактному двигателю.

Усилия не пропали даром: как утверждают, теперь управляемость и устойчивость высокого «Степ Вэгона» не хуже, чем у седанов. Динамику обеспечит один из двух четырехцилиндровых двигателей с электронной системой управления фазами и подъемом клапанов. За плавный разгон отвечает опять же «электронная» педаль газа и бесступенчатая трансмиссия с вариатором. Вприпрочем, если наскучит, можно вручную пощелкать семью виртуальными ступенями.

HONDA STEP WAGON

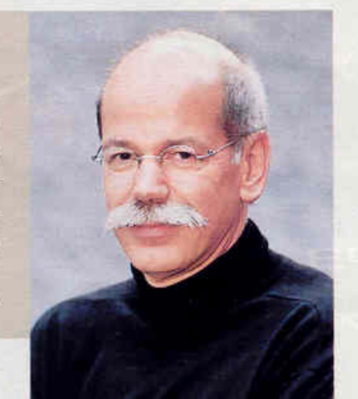
- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x2354 см³; мощность – 119 кВт/162 л.с. при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент – 218 Н·м при 4500 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – вариатор CVT.
- Кузов – 5–8-местный 5-дверный; объем багажника – до 1541 л.
- Расход топлива в смешанном японском цикле 10/15 – 8,2 л/100 км.

Японцы изменили бы себе, если бы не нашпиговали свой минивэн самыми передовыми технологиями. Отметим, пожалуй, навигатор с жестким диском огромной емкости и 20-сантиметровым дисплеем и интеллектуальный круиз-контроль с радаром, измеряющим дистанцию. Если последний сочтет, что ситуация становится опасной, он не только предупредит водителя световыми и звуковыми сигналами, но скомандует преднатяжителям подтянуть ремни безопасности, чтобы подушки (кои защищают пассажиров на всех трех рядах сидений) сработали максимально эффективно.



ОХОТА К ПЕРЕМЕНЕ МЕСТ

В конце года в концерне «Даймлер-Крайслер» ожидаются большие перемены. Юрген Шремпп досрочно покинет кресло босса и уступит его Дитеру Цетше (на фото), ныне возглавляющему «Крайслер». Последнего в свою очередь сменит Ла Сорда, занимающий сейчас должность оперативного директора. Акционеры неоднократно критиковали Шремппа за слияние «Мерседес-Бенца» и «Крайслера», но он всегда находил аргументы в защиту проведенной глобализации. Сейчас пришло время оставить пост.



КОРОТКО

■ Китайская компания FAW в сотрудничестве с екатеринбургской фирмой ДДТ и АО «Бийский котельный завод» приступила к сборке в Бийске вседорожников «Адмирал» из китайских комплектующих. Первые собранные здесь автомобили уже появились в автосалонах Екатеринбурга.



■ Фанатам «Смарта» известна гоночная версия «Родстер V6 битурбо» с мотором, развивающим 170 л. с. Но автомобиль не имеет допуска на дороги общего пользования. Фирма «Брабус» исправила положение: выпустила 50 экземпляров «Смарт Родстер-Купе Рэйсинг Эдишн», до мелочей повторяющий «Битурбо», но с обычным форсированным до 90 л. с. двигателем. Пусть не удивляет правый руль – машины предназначены для английских денди.

■ С конвейера завода в Зиндельфингене сошел последний «Мерседес-Бенц» S-класса в кузове 220-й серии. Он отправится к своему хозяину в США и, возможно, со временем будет продан на каком-нибудь аукционе раритетов по заоблачной цене.



■ Евросоюз выделил грант в 10 млн. евро на создание переходов для жаб и лягушек через международную трассу Киев – западная граница в Яворовском районе Львовской области. Здесь они во время миграции к местам нереста тысячами гибнут под колесами.



КОРОБОК С УДОБСТВАМИ

Представленный на выставке в Даунинг-парке французский «Эксам А.751» обещает седокам удобства и безопасность.

В своем стремлении минимизировать пространство, занимаемое автомобилем в городе, разработчики А.751, похоже, подошли к логическому концу. Судите сами: в автомобиле длиной менее трех метров разместили четырех пассажиров плюс более сотни литров багажа! Как уверяют, в этой пластиковой коробочке на колесах седокам не придется привыкать к спартанским условиям: к их услугам электростеклоподъемники, цифровая панель приборов, независимые подвески спереди и сзади... Есть даже иммобилайзер – не лишняя опция с учетом стоимости автомобильчика – 13 000 долларов!

Но что может подвигнуть на приобретение такой «игрушки»? Во-первых, эта модель единственная в классе квадроциклов выдержала крэш-тесты EuroNCAP. Во-вторых, кузов из поликарбоната и каркас из алюминиевого сплава не боятся коррозии. В-третьих, 16-литрового бака хватит на 500 км пробега. Наконец, машинка хоть и не вседорожник, но на ней можно попытаться штурмовать необустроенные подъезды к фазенде: 13-дюймовые колеса гарантируют достойный дорожный просвет, а в случае чего вытолкнуть машину массой 380 кг не так уж и трудно.

Может быть, вам кажется, что скорость под 80 км/ч несолидна? Помилуйте, в европейских городах давно уже не гоняют быстрее пятидесяти. А вот возможность управлять малышкой с 14 лет, получив права с открытой категорией S, дорогого стоит.

AIXAM A.751

- Двигатель – дизельный; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 2х4х479 см³; мощность – 9,5 кВт/13 л.с. при 3500 об/мин; максимальный крутящий момент – 28,5 Н·м при 2500 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – вариатор.
- Кузов – 2+2-местный 3-дверный; база – 1960 мм; габарит (длина х ширина) – 2897х1474 мм; объем багажника – 110/900 л; снаряженная масса – 380 кг. Радиус поворота – 4 м. Колеса – 145/70R13.
- Максимальная скорость – 78 км/ч; расход топлива в смешанном европейском цикле – 3,5 л/100 км.



PC ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ

На прошедшей в Мюнхене международной радиовыставке IFA-2005 нашлось место и для автомобиля. Точнее, для размещения в нем персонального компьютера. Разработчикам удалось вписать обычный PC в стандартный корпус автомагнитолы. Получившийся мультимедийный центр заменяет и радио, и телевизор, и DVD-плейер, а также навигатор, телефон, интернет-кафе и вообще все то, чем располагает сегодня мощный настольный компьютер.

КОРОТКО

В Китае в 2005 году будет произведено 5,5 млн. автомобилей, из них около 2,5 млн. легковых. Эти данные приводятся в докладе Китайской ассоциации автомобильной промышленности. В январе-июне в КНР было выпущено в общей сложности 3,03 млн. автомобилей (включая 1,34 млн. легковых), что превышает показатели за аналогичный период прошлого года соответственно на 6,5 и 5,2%.

В конце августа из Шанхая стартует пробег двух «Феррари-612 Скальетти» под управлением команды из 15 зарубежных и 15 китайских автожурналистов. В течение 45 дней машины должны пройти 24 000 км, рекламируя себя в Поднебесной. Трасса охватывает самые отдаленные районы КНР, включая Тибет и пустыню Гоби.



Тридцать пять лет назад началось массовое производство ГАЗ-24 «Волга» с двигателем мощностью 98 л. с. Завод выпускал модификации такси, «скорая помощь» и милицейская, были версии с газобаллонным оборудованием и дизелем. Последний ГАЗ-24 номер 1 481 561 сошел с конвейера в апреле 1992 года.



ТЯГА К КРУПНЫМ ФОРМАМ



Пример «Фольксвагена-Гольф Плюс» оказался заразительным. Теперь и ФИАТ потянуло к большим автомобилям. Совсем недавно премьеру справил «Крома», а в сентябре в Турине представят «Гранд Пунто», который на 17 см длиннее обычной модели. Таким образом «Пунто» преодолел 4-метровую планку. Его будут выпускать в трех- и пятидверном кузовах с двигателями, работающими на бензине, дизтопливе и даже на природном газе.

КОМУ ЗА СОРОК

Автопроизводители не забывают о юбилейных датах своих известных моделей. В июле справили сорокалетие «Рено-16» и «Опель-Дипломат Купе». Первого из них легендарный гонщик Стирлинг Мосс в свое время назвал «самым интеллигентно сконструированным автомобилем», а журнал «Мот» – «пощечиной немецкому автопрому». Эта пощечина в стиле хэтчбек разошлась за 15 лет по всему миру в количестве 1,8 млн., на ее базе появлялись порой просто невероятные машины. А вот «опелей-дипломат купе» от фирмы «Карманн» собрали всего 347. Зато эта машина с «восьмеркой» от «Шевроле-Корвета» под капотом развивала 206 км/ч и была в 1965 году одним из самых быстрых серийных авто.





«ПОРШЕ» ГОТОВИТ ОБНОВКУ

Наконец-то фирма подтвердила намерения пополнить модельную линейку четвертым типом машин – «спортивным 4-дверным и 4-местным купе высшего класса». Первый показ прототипа «Панамера» состоится на автосалоне во Франкфурте, но в продаже машина появится лишь в 2009 году. По предварительной информации, ежегодный выпуск составит 20 000 штук. Заднеприводное купе оснастят 4,5-литровой «восьмеркой» мощностью 340 или 450 л.с. Шасси «Панамеры» намерен использовать и «Фольксваген» для создания своей версии купе.



ЧТО ЗНАЧИТ «ЭЛЕГАНТНО»





На открывающемся в сентябре Франкфуртском автосалоне «Опель» представит элегантный купе-кабриолет «Астра Твин Топ» со стальной складной трехсегментной крышей. Особенность ее – возможность весьма компактно сложить в багажнике, не «раздувая» зрительно заднюю часть автомобиля. При этом для поклажи остаются вполне достойные 440 л. На купе-кабриолете будут электронное регулирование амортизаторов и адаптивные ксеноновые фары, позволяющие посветить «за угол». Другая новость от «Опеля» – прекращение выпуска «Спидстера».

КЛАССОМ ВЫШЕ

Андреас Шлееф, возглавляющий СЕАТ, заявил в интервью газете «Ди Вельт», что не видит возможности бороться с конкурентами из стран Восточной Европы, поэтому фирма уходит в сегмент более дорогих автомобилей: «Мы лучше уменьшим тиражи, зато поднимемся классом выше». Шлееф видит будущее СЕАТа, как автомобиля, который готовит своего владельца к переходу в «Ауди». В настоящее время доля СЕАТа на немецком рынке 1,8%, в родной Испании – около 10%. Шлееф объяснил столь скромные результаты отсутствием автомобиля в набирающем популярность B-классе и обещал исправить положение – запустить новые модели.



ЭЛЛЕН ЛОР: СНОВА В БОЙ

«Мерседес-Бенц» объявил об участии в ралли «Дакар-2006» автомобиля М-класса под управлением Эллен Лор, известнейшей в 90-е годы гонщицы, победившей в чемпионате DTM-1992 на трассе в Хоккенхайме. В 1997–1998 гг. Эллен пересела на грузовик и защищала честь «Мерседеса» в чемпионате Европы, а в 2004-м Лор решила покорять бездорожье. На «Дакаре-2005» добраться до финиша помешала поломка, а вот в Марокканском ралли Эллен достигла впечатляющих результатов.



Сопровождать доведенный до раллийных кондиций вседорожник будут грузовики «Актрос» 6х6 и «Унимог». Представители прессы смогут освещать гонку из специального мини-вэна «Виано 4-матик».

ТРЕТИЙ «ХАММЕР»

С сентября в Европе начнут продажи очередного, уже третьего, «Хаммера». Этот младший брат H2 не так уж и мал: его характеристики – 4,74 м и 2,1 т. Зато, как обещают, аппетит H3 будет весьма умеренным – на сотню должно хватить 11,8 л бензина, при том, что его мотор развивает 220 л. с. и выдает солидный крутящий момент 305 Н·м. Дизель, который появится лишь в 2008 году, будет еще экономичнее. Цены базовой версии начнутся с 40 тыс. евро.

У «РОСЛАДЫ» ЮБИЛЕЙ

«РосЛада», которая входит в группу «СОК», выпустила юбилейный 200-тысячный автомобиль. Им стал ВАЗ-21093. Сызранская компания производит все еще пользующиеся спросом ВАЗ-2107 и ВАЗ-21093. В 2004 году с ее конвейера сошло 17 827 автомобилей.

С КОЛЕС – В НЕБО

Игорь Моржаретто. Фото автора

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

В пять утра в июне уже светло, и стало понятно, что дождливый фронт наконец-то отступил. Времени на завтрак нет – да и где позавтракаешь в провинциальном городке в такую рань? Прыгаем в автомобиль – и через десять минут мы на аэродроме. Сюда со всех концов Великих Лук уже стягиваются машины с пилотами, наблюдателями, обслуживающим персоналом и просто любопытствующими. Исполненные значительности, прибывают автомобили с воздушными шарами, ведь здесь все сегодня крутится ради них и их хозяев… Причем машины самые разные – от народных «буханок» и «газелей» до франтоватых японских и американских вседорожников.

Пока техники готовят аэростаты, а пилоты проходят инструктаж и получают задания, потенциальные пассажиры пытаются напроситься в полет. Директор соревнований Валера Латыпов сегодня добрый (наконец-то летная погода установилась!) и всех без исключения счастливчиков, исхитрившихся оказаться на поле, распределяет по корзинам. Воистину, «кто рано встает, тому… тому и в полет», вот!

Сегодня пилотам предстоит выполнить три задачи: пролететь за отведенное время минимальное расстояние, потом сделать в воздухе крутой поворот на 90 градусов, а затем «промчаться» (средняя скорость 5–7 км/ч) еще несколько километров до выбранной цели. Сделать это непросто, ведь тепловой аэростат формально – неуправляемый летательный аппарат; пилот может лишь поднимать его или опускаться ниже в поисках попутного ветра…

Но это все теория. На практике же я с большим трудом забираюсь в плетеную открытую корзину размером метр на метр; кроме пилота Анатолия Щугорева, в ней как-то поместились еще его сын Коля, пилот-стажер и четыре немаленьких баллона с газом. Взлетели и довольно быстро поднимаемся вверх. Рядом потрескивает циферками какой-то прибор: ого, а высота, оказывается, уже больше 500 метров! Внизу медленно проплывают дома, петляет быстрая речка Ло-





Средство для транспортировки оборудования у каждого свое.

Шар наполняется воздухом и сейчас устремится в небо.

Надежная газовая горелка, четыре полных баллона – и часа три свободного полета обеспечены. Можно улететь километров за 30...

вать, а рядом повисли еще три десятка разноцветных шаров!

Хочется петь что-то про русское раздолье или просто кричать на всю Ивановскую, но помешаешь пилоту – выполнение каждой задачи он должен отметить маркером (бросить в условное место цветную ленту с грузиком). После приземления все ленты придется собрать, чтобы предъявить судье – наблюдателю. Для экипажа аэростата «Татнефть» я оказался не слишком счастливым талисманом – первый маркер угодил в болото, второй – в речку, а третий завис на верхушке высоченной сосны...

Два часа управляемого полета – и воздушный шар плавно приземляется в назначенном месте. Изумрудно-зеленое поле, если смотреть на него с высоты, расчерчено странными узорами, кругами и линиями. А вот вблизи оказывается, что после нескольких дней непрерывных дождей оно превратилось в сущее болото! Но мы мужественно выпрыгиваем в высокую мокрую траву и тащим подвисшую в воздухе корзину к краю поля – куда может проехать наша «Газель». Тем, у кого полноприводные машины, легче, но в этом сезоне и они, бывает, садятся на брюхо; чтобы их вытаскивать, в аэропорту под парами стоит гусеничный тягач...

Потом оболочку кладут на бок – она долго колышется, напоминая огромного дышащего кита, вдруг задумавшего вылезти на сушу. Еще полчаса – шар сложен по всем правилам науки и вместе с корзиной и прочим оборудованием занял свое место в кузове «Газели». А мы вместе с наблюдателем отправляемся на сбор маркеров. Первый в течение получаса пришлось сбивать с ветки палками, за вторым – нырять в холодную грязную речку (увы, его так и не нашли), а третий искали в болоте, перескакивая с кочки на кочку. Но все-таки команда уложи-



Над Великими Луками летали 30 шаров. Красота! А как выглядят 2000?..

Гусеничный тягач и трактор поджидают своего часа. Вдруг кто-то из аэронавтов сядет в непролазную грязь? Такое случается каждый день…

Мягкая посадка… на болото.

лась в отведенное время (на поиски маркеров отводится пять часов), и даже осталось еще на обед и короткий сон. Ведь в семь вечера надо быть снова в аэропорту – всех собирают на брифинг перед вечерними полетами. На сон остается совсем мало – два-три часа, и снова в воздух… И так все десять дней, пока в Великих Луках проходит ежегодная международная встреча воздухоплавателей (она же – открытый российский чемпионат).

ДОРОГОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ

Между прочим, воздухоплавание сегодня – один из самых модных видов спорта во всех развитых странах. И при этом – массовый! В США, к примеру, зарегистрировано около 100 тысяч аэростатов, на соревнования собирается одновременно до 2 тысяч участников! (Можно только представить, какая это красота – одновременный старт такого множества шаров!) У нас на всю необъятную страну – 50 воздушных шаров и человек сто лицензированных пилотов. Почему так мало – долго объяснять не надо. Аэростат со всем необходимым оборудованием (корзина, газовая горелка с баллонами, система навигации и т.д.) стоит примерно 20 тыс. долл.. Для его перевозки надо, естественно, иметь подходящее транспортное средство. Многие компании, учитывая моду на воздухоплавание, предлагают специальные модификации автомобилей – с грузовым отсеком, двойной кабиной и полным приводом. Ведь шар может приземлиться где угодно (в наших условиях – норовит непременно в болоте). Мечта любого отечественного воздухоплавателя – свой пикап. Увы, и это удовольствие недешевое: на 30 участников в Великих Луках был один такой – «Додж-Дакота» у московской команды «Ярило». Остальные приспосабливали все, чем богаты – от «просто джипов» до «Газели» с двойной пассажирской

кабиной. Но в крайнем случае тот, кто сумел добраться до Великих Лук, мог в местном аэропорту арендовать для соревнований специально оборудованный «уазик-буханку».

В силу финансовых причин большая часть шаров принадлежит в России крупным компаниям, которые содержат команды в рекламных целях. Не менее сложно получить разрешение на полеты. К примеру, в тех же Великих Луках утренние полеты должны были обязательно заканчиваться к девяти часам – потом, может быть, над нефтепроводом начнет работать вертолет… А, может, и не начнет, но полеты шаров лучше запретить. И лицензию пилота получить непросто – в России это возможно только с 18 лет. А во многих странах возрастной ценз куда мягче, там летать можно уже в 14. Недоверие разных органов отражается и на количестве иностранцев: в Луках, к примеру, их было всего трое – американец, голландец и венгр.

Но несмотря на все проблемы и препоны, шары летают уже в Москве и Сыктывкаре, Перми и Пскове, Татарстане…

АЭРОНАВТАМИ НЕ РОЖДАЮТСЯ

Бывший военный летчик, а ныне энергетик из Альметьевска Анатолий Щугорев пытался сначала летать на спортивных самолетах, потом переключился на аэростат. Благо спонсор нашелся – компания «Татнефть». Правда, всех расходов по участию в соревнованиях она не покрывает (спасибо, хоть часть оплачивает!), приходится выкраивать из собственных средств, но небо того стоит…

А Виктор Горобец из Москвы, несмотря на возраст (ему немного за 50), – самый молодой по стажу пилот: меньше сотни часов налета. Как-то раз увидел полет воздушных шаров, сам поднялся в небо на аэростате – и все. Благо денег он уже успел заработать, поэтому решил – пора их тратить. Заказал воздушный шар, прошел семь кругов ада по его оформлению, окончил курсы подготовки – и теперь знай себе «оттопыривается по полной программе» (выражение самого пилота). У 20-летнего американца Ника Доннера таких проблем, видимо, не было – он уже налетал под тысячу часов, завоевал у себя на родине чемпионский титул да и разъезжает по соревнованиям! В Россию? Классно!..


Чем мы хуже победителей этапа формулы 1?

Иностранцы в Великих Луках – редкие птицы. Но если уж залетают сюда, то прикипают душой. Бывший пилот «Люфтганзы», а ныне один из самых именитых в мире аэронавтов голландец Матайс де Брюин впервые попал сюда лет десять назад. Мудрому голландцу очень нравятся русские люди, их простота и скромность, женщины, одетые в юбки, а не джинсы…

– Однажды перед штабом соревнований пилот и спортивный наблюдатель (судья – **И.М.**) громко спорили, – вспоминает де Брюин. – Я заволновался и спросил, не должны ли мы вмешаться. Мой друг ответил: «Не беспокойтесь, они либо убьют друг друга, либо пойдут и выпьют водки. Последнее более вероятно». Он оказался прав…

…Я не знаю, придется ли мне еще раз когда-нибудь подняться в небо на воздушном шаре. Но даже смотреть на их полет с земли можно бесконечно. И – мечтать… □

ТЕСТ За рулем
РОЛЬФ (095) 755-85-85

ДВОЕ НА ОДНОГО

Юрий Нечетов. Фото: Георгий Садков

FORD FOCUS II

1,6 л, 100 л. с., механическая коробка передач, комплектация Comfort, $15 440.

RENAULT MEGANE

1,6 л, 113 л. с., механическая коробка передач, комплектация Privilege, $19 899.

MITSUBISHI LANCER

1,6 л, 98 л. с., механическая коробка передач, комплектация Invite, $15 690.

Не успев разменять первую тысячу километров, редакционный «Форд-Фокус» отправился на полигон оправдывать полученные авансы в единоборстве с соперниками. Ими стали популярный «Мицубиси-Лансер», очень близкий по цене и комплектации, и изысканный «Рено-Меган» – этот заметно дороже, но и богаче. Само собой, все седаны оснащены 1,6-литровыми моторами и механическими коробками передач.

«ФОРД-ФОКУС II»

Дебютант выгодно отличается от соперников новизной, но оригинальность в число достоинств не входит – уверенно опознать его, особенно сзади, сможете только вблизи. На краске местами заметна шагрень, крышка бензобака теперь, как и у всех, запирается центральным замком, но капот попрежнему с ключом – кому известны плюсы такого решения, пожалуйста, поделитесь.

«Фокус» – обладатель самого высокого и широкого салона: трое сзади размещаются без проблем, однако подголовников всего два. Сиденья расположены выше, а посадка более прямая, чем у соперников. Передняя панель из мягкого симпатичного пластика создает ощущение солидного дорогого автомобиля, но своей массивностью вынуждает переднего пассажира отодвигаться. В скромном внутреннем зеркале на уровне глаз водителя отражается в основ-

FORD FOCUS II

- Дебютировал осенью 2004-го. С конца года выпускают в Европе, в мае 2005-го начато производство во Всеволожске.
- Двигатели: бензиновые 1,4–2,0 л (80–145 л. с.), турбодизель 1,8 л (115 л. с.).
- Коробки передач: два варианта 5-ступенчатых механических, 4-ступенчатый «автомат» (только с 1,6 л, 100 л. с.).
- Комплектации: Ambiente, Comfort, Trend, Ghia.
- Цена: $11 720–17 110.





За рулем удобно, но приходится беречь колени от контакта с жестким кожухом рулевой колонки.



Сзади два подголовника, зато они опускаются почти вровень со спинкой и не мешают обзору. Средний ремень – поясной.



Приборная панель предельно проста, но вполне информативна. Разметка спидометра – с запасом для мощных модификаций.

ном наклонная задняя полка, с которой при торможении все сыплется на сиденье. Зато только «Форд» предлагает электроподогрев ветрового стекла – неоценимое в холодном климате достоинство, редкое даже в более престижных машинах.

У «Фокуса» неплохая шумоизоляция, но и сквозь нее пробивается жестковатый рык мотора на форсированных режимах. Его ровный характер хорош для спокойной, размеренной езды, а запас тяги на небольших оборотах позволяет реже переключать передачи. При необходимости можно, конечно, крутануть двигатель и до семи тысяч, но ожидаемого «выброса энергии» не последует – умная педаль газа в угоду экономичности и экологичности задемпфирована и вносит свои коррективы в приказы водителя.

Рулевое управление тоже вполне мирное – вместе с толчками старательно гасит и обратные реакции, хотя в излишней легкости его не обвинишь. Сравнительно мягкая подвеска допускает заметные крены в поворотах и раскачку на неровностях. Из-за этого подруливающая задняя подвеска лучше всего проявляет себя в выглаженных виражах, а на колдобинах корма ерзает.

Впрочем, это не более чем нюансы, а вот неэффективные тормоза и лишний десяток (!) метров пути до остановки (см. таблицу замеров ЗР) рискуете ощутить в любой момент – хорошо, если только на собственном кошельке. Мы полдня утюжили полигон и обращались к специалистам фирмы: результаты своего исследования представляем здесь же. И настоятельно рекомендуем при покупке «Фокуса» изыскать $400 на ABS – компенсировать ее отсутствие не сможет даже самое виртуозное торможение.

«МИЦУБИСИ-ЛАНСЕР»

Запоминающаяся молодежная улыбка, крупные задние фонари в сочетании с уже немодной низкой линией остекления и вислой кормой делают «Лансер» похожим на обновленную модель прошлого десятилетия. Да и

Мотор 1,6 л скорее работящий, чем азартный, довольно шумный на форсированных режимах и потребляет только 95-й бензин.



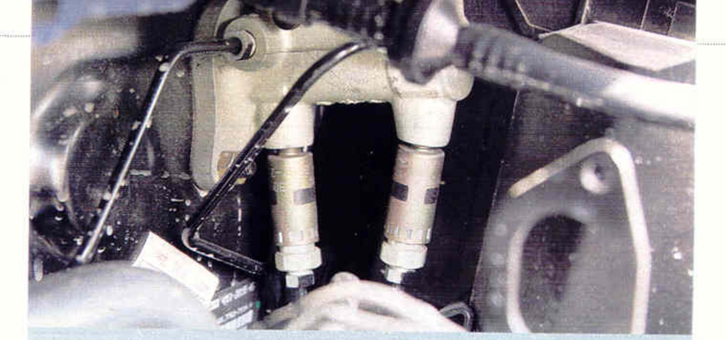
РЕЗЮМЕ

Ford Focus II – самый современный автомобиль в этом классе по очень привлекательной цене. Ему бы тормоза вылечить...

Общая оценка **7,7**

(+) Высокая эластичность мотора, хорошая подвеска, просторный салон, адаптация к России, разнообразие модификаций.

(–) Неэффективные тормоза, задемпфированное управление, раскачка в поворотах, шумноватый мотор.



Вот эти клапаны на главном тормозном цилиндре ограничивают давление в тормозах задних колес.

ФОКУСЫ С ТОРМОЗАМИ

Неожиданно низкая эффективность тормозов «Фокуса» (см. таблицу замеров ЗР) подбросила работы. Не может быть, чтобы современная иномарка останавливалась со 100 км/ч лишь через 54 м! И хотя формально машина укладывается в либеральные Правила № 13 ЕЭК ООН (замедление 7,1 м/с^2 против минимально допустимых 5,8 м/с^2), обычный результат у легковушек 8,5–10,0 м/с^2 и дистанция остановки 40–45 м.

Три десятка дополнительных заездов, измерения на стенде прояснили ситуацию. Оказалось, задние механизмы практически не работают – тормозная сила на них всего 60 кг при 600 кг на передней оси.

Дело в том, что тормоза «Фокуса» изначально спроектированы для работы с ABS и EBD (Electronic Brake Distribution – распределение тормозного усилия между осями), которые в России для бензиновых версий выведены в список опций. А поскольку механический «колдун»-регулятор здесь не предусмотрен вовсе, в тормозные магистрали задних колес ставят клапаны ограничения давления, позволяющие избежать опасной блокировки и неотвратимого заноса.

Причем подбирают клапаны с запасом, чтобы колеса не заблокировались у пустой машины на скользком покрытии – оттого и тормозят они едва-едва. Достаточно сказать, что на стенде не удалось добиться блокировки даже при героическом усилии на педали в 136 кг!

А ведь передние колеса блокируются уже при 17 кг на педали, и именно около этого значения балансирует испытатель, пытаясь добиться самого эффективного замедления.

Наш вывод: рекомендуем выбирать автомобили, укомплектованные ABS. Они избавлены от описанных проблем.

КОММЕНТАРИЙ ЗАО «ФОРД МОТОР КОМПАНИ»



Екатерина Кулиненко, PR-менеджер

Автомобиль, оборудованный ABS, при торможении на сухом асфальте замедляется более эффективно. Разница в тормозном пути с автомобилем без ABS может быть значительной. В этой связи мы рекомендовали бы при сравнительных тест-драйвах использовать автомобили с одинаковым оборудованием. Тем более что ABS доступна в качестве опции во всех комплектациях «Фокус II», а на автомобилях с дизельным двигателем является обязательной.

Чтобы обеспечить эффективную работу тормозной системы, в автомобилях без ABS установлены специальные регуляторы с восприятием изменения давления. Они регулируют давление в заднем контуре, предотвращая полную блокировку задних колес, которая может привести к потери управляемости.

Результаты теста ЗР будут направлены в инженерный центр Ford of Europe для изучения.

MITSUBISHI LANCER

- Девятое поколение представлено в 2003 г. Выпускают с кузовами седан и универсал. Также существует полноприводный Evolution VIII с мотором 2,0 л (265 л. с.).
- Двигатели: 1,3–2,0 л (82–135 л. с.).
- Коробки передач: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат» (только с 1,6 л).
- Комплектации: Invite, Instile, Intense.
- Цена: $14 490–21 750.





«Лансер» лучше обживать на ощупь, тогда все удобно и хорошо. А откроешь глаза – мрачновато.



Вообще-то сзади три подголовника, но большинство водителей снимают средний, чтобы не маячил в зеркале.



Беспросветную черноту интерьера оживляют лишь белые циферблаты на панели приборов.

компактнее он – ниже дверные проемы, а в ширину проигрывает «Фокусу» невероятные 145 мм! Попроще трансмиссия – спереди полуоси неравной длины, тогда как соперники используют более сложную, но и эффективную конструкцию с равными полуосями и промежуточной опорой. Кстати, только у «Лансера» моторный отсек без защиты – поэтому самый большой просвет 165 мм и … самый грязный мотор.

Незамысловатый интерьер лишь усиливает впечатление: черные тона обивок, большой тонкий руль с регулировкой лишь по высоте, палочки подрулевых переключателей, плоские короткие подушки сиденья, тесноватый сзади салон. И хотя низкие кресла вместительны, их регулировки, похоже, рассчитаны на малорослых – водитель ростом 180 см вынужден опустить подушку до упора, а руль поднять, иначе он ложится на колени.

Однако на ходу «Лансер» оказывается крепким хорошистом. Тихий тяговитый мотор и коробка с экономичными «растянутыми» передачами не провоцируют на агрессивную езду, но делают свое дело старательно и точно, без задержки выполняя команды. Избирательность рычага просто отличная, рулевое управление с 3,3 оборота от упора до упора четкое и предельно прозрачное – положение колес чувствуешь буквально кончиками пальцев.

Упругая подвеска обладает высокой энергоемкостью, в меру комфортна, но вместе с тем четко отслеживает профиль дороги и отлично работает в поворотах.

И даже за пределом возможностей «Лансер» ведет себя достойно, не пугая резкой потерей управления – начинает скользить всеми четырьмя колесами, оставляя возможность компенсировать медленно развивающийся занос.

В отличие от двухвальных соперников, у «Лансера» лишь один распредвал при тех же 16 клапанах и сопоставимая с «Фокусом» динамика.



РЕЗЮМЕ

Mitsubishi Lancer – скромный и неброский с виду, лучшие свои качества проявляет в движении.

Общая оценка **7,8**

(+) Плотная, энергоемкая подвеска, прозрачное управление, высокая избирательность рычага коробки, хорошая шумоизоляция.

(–) Мрачный, довольно бедный салон, нет регулировки рулевой колонки по длине, отсутствие защиты моторного отсека, маленький неудобный багажник.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

Модель	FORD FOCUS*	MITSUBISHI LANCER**	RENAULT MEGANE***
Противотуманные фары			*
Центральный замок	•	•	•
Электростеклоподъемники (передние/задние)	•/–	•/•	•/•
Регулировки рулевой колонки (высота/длина)	•/•	•/–	•/•
Электрозеркала	•	•	•
Эл. обогрев зеркал	•	•	•
Эл. обогрев ветрового стекла	•		
Подогрев сиденья	•	•	•
Кондиционер	•	•	
Климат-контроль			•
Подушки безопасности (фронтальные/боковые)	•(1)/–	•(2)/–	•(2)/•(4)
Аудиосистема	•	•	•
Кожаный салон			•
Разрезное заднее сиденье	•	•	•
Полноразмерная запаска	•	•	•
Цена	$15 440	$15 690	$19 899

** Comfort + доп. оборуд. ** Invite + магнитола. *** Privilege.*

ВЫГОДНАЯ ПОКУПКА

В нижнем ценовом диапазоне у «Форда-Фокус» нет конкурентов – при стартовой цене за трехдверный хэтчбек $11 720 это наиболее выгодное предложение в классе.

Соперники появляются только в более дорогих модификациях – тестовому автомобилю за $15 440 противостоит бестселлер отечественного рынка «Мицубиси-Лансер» за $15 690: $15 490 за комплектацию Invite плюс простенькая магнитола – $200. У «японца» нет регулировки руля по длине колонки и электроподогрева ветрового стекла, зато он богаче на одну подушку безопасности, задние электростеклоподъемники, ABS и EBD.

Существенно дороже «Рено-Меган» – примерно те же $15 549 стоит седан 1,4 л в начальной комплектации Authentique. Близкий по оснащению Expression 1,6 л обойдется уже в $17 699, а богатый тестовый Privilege – и вовсе $19 899.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Модель	FORD FOCUS	MITSUBISHI LANCER	RENAULT MEGANE
Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1275	1247	1329
Нагрузка на ось, кг (%):			
переднюю	740 (58)	750 (60)	797 (60)
заднюю	535 (42)	497 (40)	532 (40)
Дорожный просвет, мм	140	165	135
Динамические качества			
Разгон, с:			
0–40 км/ч	2,8	2,7	3,0
0–60 км/ч	5,3	5,2	5,5
0–80 км/ч	8,4	8,3	8,5
0–100 км/ч	**12,9**	**12,9**	13,0
0–120 км/ч	18,6	18,6	18,2
0–140 км/ч	27,2	27,4	26,2
0–160 км/ч	41,8	42,2	38,2
Максим. скорость, км/ч	176,1	179,4	**185,0**
Погрешность спидометра, %	5,3	0,9	1,4
Эластичность			
Время разгона, с:			
60–100 км/ч (IV передача)	11,7	12,8	12,5
80–120 км/ч (V передача)	17,8	18,4	17,5
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1538	1513	1754
50–0 км/ч	729	729	932
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	54,0	45,4	**42,7**
замедление, м/с^2	7,14	8,50	9,04



RENAULT MEGANE

- Второе поколение «меганов» появилось в 2002 г. Типы кузовов: 3- или 5-дверный хэтчбек, седан, универсал, купе-кабриолет.
- Двигатели: бензиновые 1,4–2,0 л (98–135 л. с.). Дизели в Россию не поставляют.
- Коробки передач: 5- и 6-ступенчатые механические, 4-ступенчатый «автомат».
- Комплектации: Authentique, Expression, Privilege, Dynamic (только хэтчбек).
- Цена: $15 549–21 799.





«Меган» по-французски элегантен и изобилует оригинальными решениями: электронная карта-ключ, П-образный ручник.



В сравнении с хэтчбеком база седана увеличена на 61 мм, благодаря чему у «Мегана» самый просторный в задней части салон.



Разнокалиберная оцифровка и рамочные стрелки – ярко, но неудобно.

«РЕНО-МЕГАН»

Визитная карточка большинства французских автомобилей – оригинальность, вечный поиск новых решений. Например, совмещенная с лючком крышка топливного бака – процедура заправки короче на операцию «отвернуть-завернуть». Хороши L-образные передние подголовники с парой регулировок, дополнительные боксы в передних дверях.

Впрочем, оригинальность – не синоним целесообразности. П-образная скоба вместо обычного ручника выворачивает кисть. Боксы спереди в ногах – штука хорошая, но не из-за них ли пол вместе с сиденьями настолько поднят? При входе нагибаешься, чтобы не зацепить стойку. Да и посадка непривычно высока, голени пассажира упираются в нижнюю кромку «торпедо», хочется опустить кресло, да некуда. Впрочем, есть и плюс – асфальт видно всего в трех метрах перед капотом.

Регулировка высоты подушки и угла наклона спинки – двумя одинаковыми (и постоянно путающимися) ручками под сиденьем.

Мотор «Рено» мощнее других, но реализует это преимущество только в максимальной скорости.



РЕЗЮМЕ

Renault Megane – просторный, комфортабельный, но недешевый автомобиль. Вместилище оригинальных, хотя иногда и спорных решений.

(+) Комфортабельная подвеска, эффективные тормоза, просторный в задней части салон, обилие емкостей в салоне, вместительный багажник.

(–) Слабое реактивное действие на руле и педали тормоза, склонность к заносу, большие зазоры между кузовными панелями, несколько затрудненная посадка вперед.

Общая оценка

7,9

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	FORD FOCUS	MITSUBISHI LANCER	RENAULT MEGANE
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4488	4480	4498
ширина	1840	1695	1777
высота	1454–1497	1446	1460
база	2640	2600	2686
колея спереди/сзади	1535/1531	1470/1470	1518/1514
Радиус поворота, м	5,2	5,0	5,4
Снаряженная масса, кг	1270	1275	1250
Полная масса, кг	1750	1780	1755
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,9	11,8	11,1
Максим. скорость, км/ч	180	183	193
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/55	АИ-95/50	АИ-95/60
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	5,5	5,5	5,6
городской цикл	8,7	8,8	9,1
смешанный цикл	6,7	6,7	6,9
Кузов			
Количество дверей/мест		4/5	
Объем багажника (VDA), л	465*	430	520
Двигатель			
Расположение		спереди поперечно	
Конфигурация		Р4	
Число клапанов		16	
Рабочий объем, см³	1596	1584	1598
Степень сжатия	11,0	10,0	10,0
Мощность, кВт/л. с.	74/100	72/98	83/113
при об/мин	5500	5000	6000
Крутящий момент, Н·м	150	150	152
при об/мин	4000	4000	4200
Трансмиссия			
Тип		переднеприводная	
Коробка передач		М6	
Передаточные числа:			
I	3,58	3,58	3,73
II	2,04	1,95	2,05
III	1,41	1,34	1,39
IV	1,11	0,98	1,10
V	0,88	0,80	0,89
з. х.	3,62	3,42	3,55
Главная передача	4,06	4,06	4,07
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди		типа «Мак-Ферсон»	
сзади	многорычажная		упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		реечное с электроусилителем
Тормоза:			
передние		дисковые вентилируемые	
задние	барабанные	дисковые	
Размер шин	195/65R15	195/60R15	195/65R15
Безопасность			
Активная	–	ABS, EBD	ABS, EBV
Пассивная	1 подушка	2 подушки	6 подушек

Объем багажника без вкладышей.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм

L1, L2, H1, H2, B1, B2, L3min/max, B3min, H4, V6ar.

(×) – поперечный размер

Модель	FORD FOCUS	MITSUBISHI LANCER	RENAULT MEGANE
L_1	950–1140	830–1100	940–1135
L_2	620–860	510–745	630–865
H	1225	1185	1160
H_1	1025	990	980
H_2	955	920	940
B_1	1415	1360	1395
B_2	1380	1360	1350
$L_{3min(*)-max}$	1000/1685	995/1950	1005/1670
B_{3min}	1055	975	1145
H_4 (или H_3)	515	430	430
$V_{баг.}$, л	416 (460**)	340	416

*Со сдвинутыми вперед сиденьями второго ряда.
**Объем багажника без вкладышей.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ
(максимум – 10 баллов)

Модель	FORD FOCUS II	MITSUBISHI LANCER	RENAULT MEGANE
Рабочее место водителя			
Сиденье	8	8	7
Органы управления	8	8	7
Обзор	7	8	8
Салон			
Передняя часть	8	7	7
Задняя часть	8	7	9
Багажник	8	7	8
Ходовые качества			
Динамика	8	8	8
Тормоза	5	8	8
Поведение на дороге	7	9	7
Комфорт			
Шум	7	8	8
Плавность хода	8	8	9
Климат	9	8	8
Приспособленность к России			
Геометрическая проходимость	8	7	8
Сервис	8	8	8
Эксплуатация	8	8	8
Общая оценка	**7,7**	**7,8**	**7,9**

Есть свои особенности и в управлении. Сверхлегкий руль с электроусилителем удобен на парковке и в городской сутолоке, но при динамичной езде его «пустота» подчас пугает. Учитывая некоторую склонность «Мегана» к заносу, это может обернуться потерей управления. Очень легка и педаль тормоза: чуть тронул – и уже повис на ремнях, хотя эффективности замедления надо отдать должное. А педаль сцепления, наоборот, тягучая и вязкая.

По уровню же комфорта, плавности хода «Меган», пожалуй, лучше других. Дорожный просвет 135 мм – маловато, зато есть прочная стальная защита.

Мотор «француза» оборотистее и мощнее, целых 113 л. с., но реализовать преимущество в разгоне не дает большая масса автомобиля – он даже проигрывает обоим соперникам, хотя всего одну десятую секунды. А для «максималки» это не помеха и наивысшие 185 км/ч – тому свидетельство. □



В салоне множество емкостей для мелких вещей – например, пара боксов впереди в ногах.

Автомобили на тест предоставили: «Мицубиси-Лансер» – «РОЛЬФ», «Рено-Меган»– «АВТОФРАМОС».





Ю. Нечетов: «Я сам недавно начал ездить на новом «Фокусе», и его низкий результат в торможении стал неожиданностью – экстренно тормозить не приходилось, а в рабочих режимах машина ведет себя вполне адекватно. Придется иметь это в виду и держать дистанцию с запасом».



А. Карпенков, эксперт ЗР: «При выводе ABS в список опций слишком велик соблазн сэкономить на ней. Но потребителю важно понимать, что никаким мастерством эту потерю не компенсировать».

«ФОКУС» В НАШЕМ ПАРКЕ

Новый «Форд-Фокус» – один из потенциальных лидеров российского рынка иномарок (судя по успехам предшественника). Поэтому, как только у дилеров появились новые автомобили из Всеволожска, мы поспешили с покупкой, и на редакционной стоянке появился седан с 1,6-литровым бензиновым мотором мощностью 100 л.с. и механической коробкой передач. Предполагаем, что именно такие машины (в «нашей» недорогой комплектации) станут наиболее покупаемыми.

Машина адаптирована к российским условиям: пластиковая защита моторного отсека, брызговики, более прочные шины, полноразмерное запасное колесо, увеличенный бачок омывателя, двигатель приспособлен для пуска до -35°C. Комплектация Comfort за $14 190 разумно достаточна: иммобилайзер, центральный замок, кондиционер, электропривод зеркал и передних стеклоподъемников, одна подушка безопасности.

Кроме того, на выбранной нами машине уже было и дополнительное оборудование: зимний пакет ($400) – электроподогрев ветрового стекла, наружных зеркал и передних сидений; пакет «комфорт» ($540): дистанционное управление центральным замком, система охраны с датчиками периметра/объема и кое-что еще, а также аудиосистема CD + AM/FM с шестью динамиками. Еще окраска металлик с симпатичным названием «Джинс» ($275) и резиновые коврики ($35) – итого $15 440. Наше «дополнение к дополнениям» ограничилось сигнализацией Excellent Evolution 2 ($400).

Купленный автомобиль – из первой партии, он чуть отличается от более поздних машин: черная, а не хромированная окантовка радиатора, черные же, а не в цвет кузова, корпуса зеркал, нет карманов на спинках сидений.

ЭМОЦИИ ОТ ТРАНСФОРМЕРА

Вадим Крючков. Фото автора и «Мазда»

Давайте поиграем в аналогии. Седан – солидный, универсал – вместительный, хэтчбек – спортивный. Компакт-вэн? Очевидно, практичный. Автомобили с однообъемными кузовами обычно выбирают люди рациональные. Что касается водительских амбиций, то у владельцев подобных машин они, как правило, на втором плане.

Новая «Мазда-5» на первый взгляд не исключение. Целевая группа потребителей – мужчины и женщины старше 35 лет. Им и предназначены 45 емкостей для багажа и мелочевки, масса вариантов трансформации пяти- или семиместного салона, две боковые сдвижные двери. Последнее, кстати, сделано впервые на многофункциональных автомобилях сегмента С. И вдруг среди обилия деловой информации глаз выхватил несвойственные для подобных аппаратов сочетания «удовольствие от вождения» и «азартная управляемость». В самом деле?

ШУСТРЫЙ ТИХОНЯ

Убежден, рабочее место понравится почти каждому, кто окажется за рулем «Мазды-5». Здесь настолько удобно и уютно, что мелкие недостатки приходится бук-





Приборная панель оформлена броско. Спортивные нотки в интерьере добавляют шарма.

вально выискивать. Я нашел всего два. Рукоятку для регулировки наклона спинки втиснули слева в щель между кузовом и сиденьем, правая нога рослого человека задевает центральную консоль. Остальное – сплошь положительные эмоции, которых прибавляется, едва автомобиль начинает движение.

«Мазда» с двухлитровым бензиновым двигателем в 145 л. с. разгоняется весьма шустро. Причем, перебирая передачи, обращаешь внимание на толково спроектированный педальный узел и по-спортивному короткоходный рычаг коробки передач. Механизм переключения настолько хорош, что был бы уместен не только на семейном вэне, но и в кокпите какого-нибудь породистого родстера. То же можно сказать и о коробке в целом. Передаточные числа сближены, и активному водителю это не может не нравиться. В ходе быстрого разгона весьма впечатляет акустический комфорт: до 4000 об/мин звука двигателя в салоне почти не слышно! И лишь за этой отметкой ненавязчивый голос мотора усладит ухо водителя. Рост скорости не сопровождается навязчивым свистом ветра. Аэродинамические шумы начинают выделяться из общего фона, когда едешь быстрее 130 км/ч: неплохое достижение для высокого мини-вэна. Закрывая тему, отмечу, что для подавления вибраций и гула в «Мазде» предпринят целый комплекс мер, включая новейшие шумопоглощающие ма-



По мере складывания сидений второго и третьего рядов объем багажного отсека увеличивается до внушительных размеров.

териалы. Машина вполне достойна отдельной премии в номинации «тихоня».

На загородной магистрали «Мазда-5» уверенно держится в потоке – крейсерские 120–130 км/ч для нее не проблема. А если нужно поднажать, смело перестраивайтесь в левый ряд автобана. Автомобиль вполне адекватно отреагирует на педаль газа. Скорость за 180 км/ч «транспортному средству практичных людей» тоже по плечу. Надо лишь учитывать, что высокий кузов реагирует на порывы ветра более нервно, чем легковушка.

На узких городских улочках и серпантине горной дороги «Мазда-5» снова демонстрирует набор положительных качеств. Прежде всего отмечу хорошую обзорность. Современные автомобили, особенно однообъемники с широкими передними стойками кузова нередко доставляют водителю неудобства. Приходится вытягивать шею, чтобы убедиться, не скрывают ли стойки какое-нибудь препятствие на дороге. «Мазда» этого недостатка лишена. Еще один плюс – неплохая, даже по легковым меркам, управляемость. Мини-вэн не назовешь чрезмерно валким, но при этом подвески достаточно энергоемки. Добавьте сюда чувствительное и острое рулевое управление (от упора до упора всего 2,9 оборота баранки). Кстати, оно весьма любопытной конструкции. Электрогидравлический усилитель «Мазды-5» отличается от традиционной гидравлики тем, что насос приводится электродвигателем. Естественно, на высоких скоростях производительность насоса уменьшается, чтобы на руле появилось усилие, необходимое для «чувства» автомобиля. На малых же скоростях степень усиления увеличивается, чтобы облегчить маневрирование и парковку.

Коротко о модификации с бензиновым двигателем 1,8 л. Благодаря иным передаточным числам коробки передач «Мазда» с мотором послабее почти не проигрывает двухлитровой родственнице при разгоне на первых трех передачах. А вот на четвертой и пятой различия заметны – отклик на нажатие педали газа уже не столь живой. Мотор 1,8 л слышен в салоне отчетливее. В городе приходится деликатнее включать сцепление, трогаясь с места, и чаще пользо-

Второй ряд сидений. Здесь вместо ящичка с подстаканниками можно установить нижнюю подушку кресла. Однако взрослому человеку она будет мала.





Пассивная безопасность «Мазды-5» – силовая структура кузова, перераспределяющая энергию удара, и шесть подушек безопасности.



Автор никогда не причислял себя к поклонникам однообъемников, считая такие машины чересчур рациональными и потому лишенными эмоций. Но «Мазда-5» убедила в обратном.

ваться первой передачей – при попытке ехать внатяг на второй ощутимы небольшие подергивания. Что касается максимальной скорости, то планку в 180 км/ч машина берет без проблем.

ПОЛНАЯ ЧАША

Перечислить все возможности трансформации салона с его уникальными сиденьями karakuri автор не в силах. Даже в фирменном проспекте слов не нашлось – их заменил пухлый альбом с фотографиями. Отмечу лишь, что во главе угла – простота совершения тех или иных действий. Отыскивать невидимые кнопки и потаенные рычажки не придется: на самом видном месте у каждого сиденья есть ремешок-петелька. Стоит потянуть – дальше все происходит как бы само собой, причем снимать подголовники и ремни безопасности не требуется.

Автомобиль предлагают в пяти- или семиместном варианте. Третий ряд вполне полноценный. А вот в откидном месте второго ряда есть доля лукавства. Взрослому, а тем более крупному человеку, там будет очень тесно. Поэтому наиболее точным обозначением комплектаций было бы 4+1 и 6+1, где «1», в общем-то, детское место. Помимо упомянутых в самом начале 45 емкостей для мелочевки, в «Мазде» есть 10 подстаканников, перчаточный ящик объемом 11 литров, держатели для бутылок в дверях и отделение для компакт-дисков.

Багажник как таковой, когда все семь сидений на месте, невелик – 112 литров. Но его можно увеличить и до 426, и до 857 и до 1566 л! Стартовый показатель для багажного отделения пятиместной модификации – 538 л. Захочется увеличить – дергайте за петельки…

Всем хорош салон «Мазды-5», если бы не один весьма существенный для нашего рынка недостаток. В нишу под плоским полом багажника полноценное запасное колесо не умещается. Приходится довольствоваться «докаткой».

Поставки компакт-вэна в нашу страну начнутся после нового года. А цена машины обещает быть привлекательной: немногим более 20 тыс. долларов в минимальной комплектации. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	MAZDA 5 1,8	MAZDA 5 2,0
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4505	
ширина	1755	
высота	1615	
база	2750	
колея спереди/сзади	1530/1520	
Снаряженная масса, кг	1470	1475
Полная масса, кг	2090	2100
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,4	10,8
Максим. скорость, км/ч	182	196
Топливо	АИ-95	
запас топлива, л	60	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	6,3	6,6
городской цикл	10,7	11,0
смешанный цикл	7,9	8,2
Кузов		
Кол-во дверей/мест	5,5 5,7	
Объем багажника (VDA), л	538/1676	112/1566
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1798	1999
Степень сжатия	10,8	
Мощность, кВт/л. с.	85/115	107/145
при об/мин	5300	6000
Крутящий момент, Н·м	165	185
при об/мин	4000	4500
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M5	
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электрогидравлическим усилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	195/65R15	205/55R16
Безопасность		
Активная	ABS, EBD BA, DSC, TCS	
Пассивная	6 подушек безопасности	

ТРИ ЖЕЛАНИЯ

Максим Сачков.
Фото автора

В Скандинавии живут Муми-тролль, Карлсон, Нильс, путешествующий с дикими гусями, и другие волшебные персонажи. Некоторые наделены способностями исполнять желания... Поговаривают, это умеют и шведские автомобили. Например, новый универсал из Тролльхэттена – «СААБ-9-3 Спорт Комби». Тогда слушай: вот три моих желания.

ХОЧУ ВЫДЕЛЯТЬСЯ

Как будет угодно, хозяин! Начнем с того, что в твоих руках – первый после долгого перерыва универсал СААБ. Конечно, если не считать старшего брата – модель «9-5 Вэгон».

Приставку «спорт» подтверждают короткий задний свес, суженные задние стекла, крыша без релингов. Смелый и красивый дизайнерский ход – большие белые светодиодные фонари, логично завершающие линию крыши. Не забыты и семейные ценности: комби 9-3 – истинный СААБ. От характерной решетки радиатора до некоторых линий, заимствованных дизайнерами у давней модели «99 Турбо».

Впрочем, гордиться можно не только внешностью, но и прекрасной обтекаемостью: коэффициент аэродинамического сопротивления – C_x=0,33. Кроме того, это первый в шведской семье автомобиль, у которого подъемные силы на обеих осях равны нулю.

Немало усилий положили разработчики, чтобы успокоить воздушные потоки не только вокруг, но и внутри машины. Сократить дорогое время продувки в аэродинамической трубе помогли компьютерные программы. В виртуальной реальности наблюдали даже за движением воздуха в подкапотном пространстве (для лучшего охлаждения двигателя) и салоне. Даже форму нижнего рычага задней подвески рассчитали для лучшей обтекаемости – и чтобы на диск не налипала грязь.

Многие изюминки скрыты от глаз. Больше половины деталей отштампованы из высокопрочной стали, а капот, пятую дверь и балку заднего бампера делают из алюминия. Кстати, бамперы держат удар до 8 км/ч. Коробчатые элементы за передним отбойником рассчитаны на столкновения до 15 км/ч. После коллизии их нетрудно поменять, зато дорогие кузовные детали останутся нетронутыми.

Действительно, достоинств хватает. Но у меня еще осталось два желания. Итак, заказываю

МАКСИМУМ УДОБСТВ

Пожалуйста, наслаждайся...

Удобные сиденья со множеством регулировок, причем везде встроены электромоторчики, кроме разве что поясничного подпора. Они заботливо обнимают тело, абсолютно не сковывая движения – как в домашнем кресле. Да и пассажир не обделен – у него ровно столько же регулировок. Остается только подогнать руль по высоте и в продольной плоскости. Кстати, в зависимости от комплектации на штурвале мож-



«СААБ-9-3 Спорт Комби» в комплектации «Аэро» дает почувствовать себя на седьмом небе.



Фирменная черта – ключ зажигания между сиденьями. Оригинален Z-образный рычаг стояночного тормоза. Симметрично расположен съемный органайзер для мелких предметов. По заказу в нем появятся поставка для компакт-дисков, подстаканник или скребок для стекол.

Интерьер «Аэро» отличают от более «приземленных» модификаций оригинальные тканевые вставки на сиденьях и хромированные накладки на руле. Самую дорогую версию узнают и по блестящему порогу с гордой надписью из четырех букв.

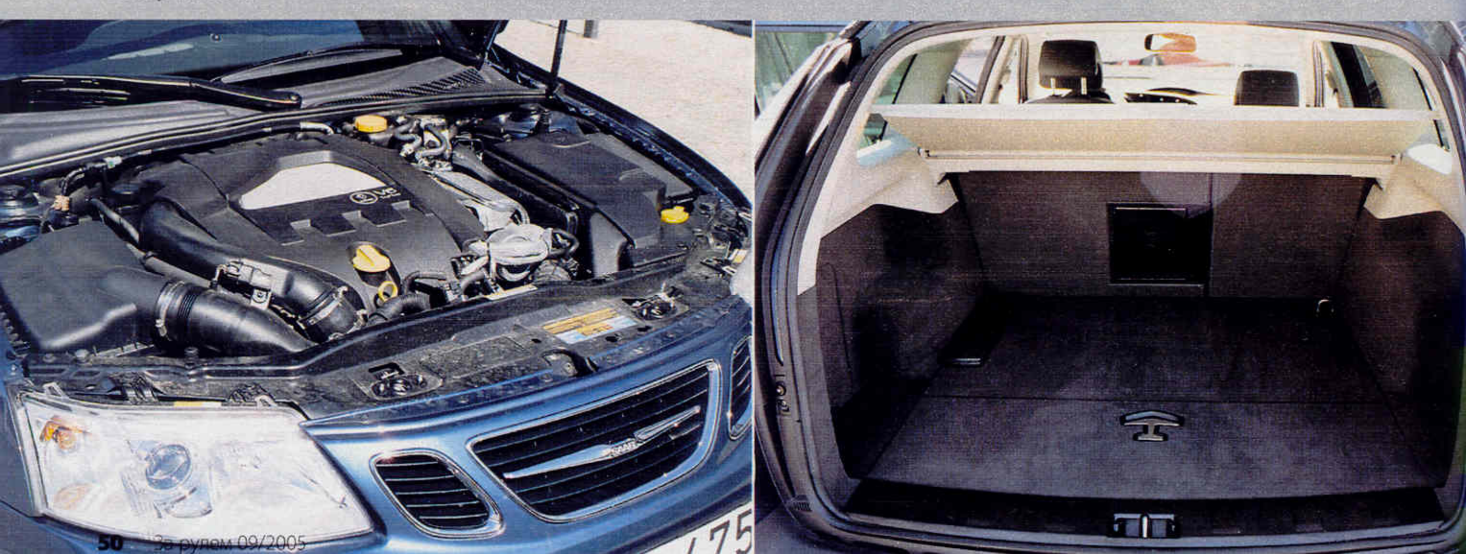


но нащупать кнопки, управление информационной и аудиосистемой, телефоном, автоматической коробкой «Сентроник».

«Спорт Комби», как и другие представители марки, сильны в мелочах. Чтобы в сложных ситуациях – электроника распознает их по включенным поворотникам, интенсивному торможению и т.д. – водитель меньше отвлекался, функция «Ком-Сенс» (ComSense) придержит на пару секунд очередное информационное сообщение или звонок, пришедший на встроенный телефон. Для этой же цели разработчики предусмотрели и ночной режим подсветки приборов. Циферблаты приглушены, в темноте светится только спидометр.

Разрезное заднее сиденье можно сложить или открыть в нем лючок для длинномеров. Для модификаций «Лайнер» и «Арк» предлагают переднее кресло со складывающейся спинкой – в салон уместится нечто длиной до 2,65 м.

СААБ чтит свое авиационное прошлое и ненавязчиво напоминает о нем. В «Спорт Комби» ручка на люке в полу



Под капотом модификации «Аэро» – V-образная «шестерка» мощностью 184 кВт/250 л. с. Такой же мотор, но с более скромными характеристиками 169 кВт/230 л. с. доступен в комплектациях «Арк» (Arc) и «Вектор» (Vector).

Благодаря «компактной» задней подвеске багажник «Спорт Комби» практически прямоугольный. Для пущей экономии места газовые упоры двери спрятаны в крыше, а две ручки позволяют открывать створку любой рукой.



Первый универсал из Тролльхэттена – СААБ-95 – увидел свет в 1959 году. На машины устанавливали трехцилиндровые бензиновые двигатели объемом 841 см³.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

SAAB 9-3 SPORT COMBI	1,9 Tdi	1,8 i	2,0 T	2,8 T
Общие данные				
Размеры, мм: длина	4654			
ширина	1762			
высота	1507			
база	2675			
колея спереди/сзади	1524/1506			
Радиус поворота, м	5,4			5,7
Снаряженная масса, кг	1410–1690			
Полная масса, кг	1860–2140			
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,2	12,5	9,0	8,3
Макс. скорость, км/ч	200	195	225	240
Топливо/ запас топлива, л	Диз-топливо/58	АИ-91-95/58		
Расход топлива, л/100 км: смешанный	6,1	8,1	9,6	10,6
Кузов				
Количество дверей/ мест	5/5			
Объем багажника (VDA), л	419/1273			
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	P4			V6
Число клапанов	16			24
Рабочий объем, см³	1910	1796	1998	2792
Степень сжатия	17,5	10,5	9,5	9,5
Мощность, кВт/л. с.	110/150	90/122	155/210	184/250
при об/мин	4000	5800	5300	5500
Крутящий момент, Н·м	320	167	300	350
при об/мин	2000–2750	3800	2500–4000	2000–4500
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	M6	M5	A5	A6
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем		реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые			
задние	дисковые		дисковые вентилируемые	
Размер шин	215/55R16, 225/45R17, 235/45R17, 225/45R18			
Безопасность				
Активная	ABS, EBD, TCS, MBA, CBC			
Пассивная	6 подушек, активные подголовники SAHR			

багажника выполнена в форме самолета. Здесь ниша для небольшой поклажи, которую дополнительно зафиксируют сеткой.

Удовлетворил. Теперь последнее, самое главное желание. Доставь…

НЕЗАБЫВАЕМЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Ты их получишь, ведь под тобой универсал в варианте «Аэро» – с автоматической шестиступенчатой коробкой и двигателем 2,8 л мощностью 250 л. с. На ровных шведских дорогах этот автомобиль своим поведением напоминает скоростной поезд. «Вагон» идет как по рельсам, демонстрируя замечательную плавность хода. Четко прописывает виражи, доставляя удовольствие водителю и не нервируя понапрасну пассажиров. Одна из составляющих такой рафинированной управляемости – задняя «подруливающая» подвеска ReAxs.

Если немного перебрал, ошибку исправит система стабилизации ESP Plus. Начнешь интенсивно тормозить в повороте, за дело возьмется устройство CBC, распределяющее тормозные силы для каждого колеса.

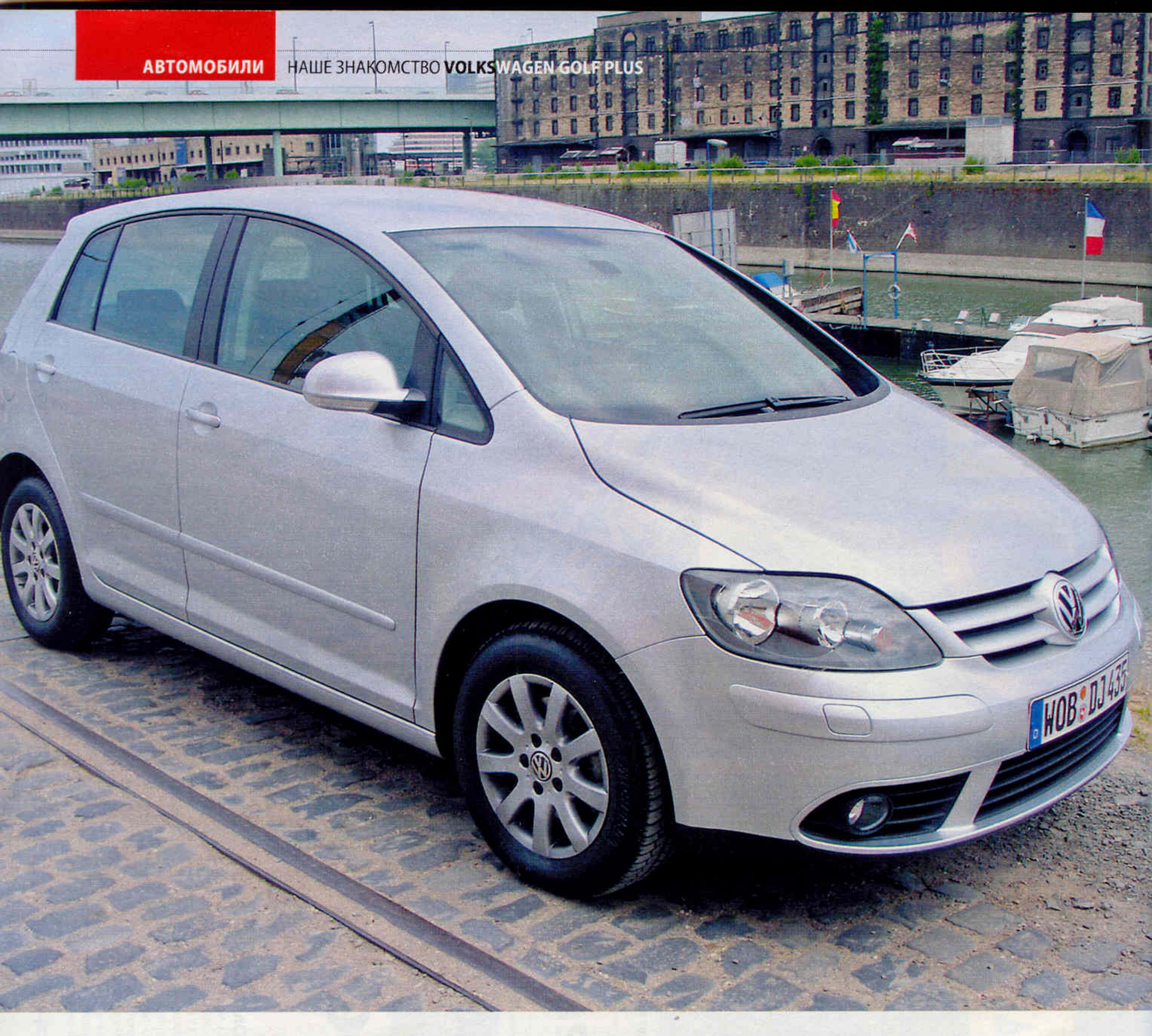
Поразительно: новый алюминиевый мотор с системой, регулирующей фазы газораспределения, турбокомпрессором «Мицубиси» с двойной «улиткой», промежуточным охлаждением воздуха ровно тянет уже с 1500 об/мин. На этой отметке «шестерка» выдает 90% максимального крутящего момента. При неторопливой езде «автомат» перескакивает на следующую передачу, не дав стрелке тахометра дойти даже до отметки 2500.

Жаль, не осталось больше желаний, а то попросил бы временно отменить ограничения скорости. До разрешенных 110 км/ч новая «шестерка» разогнала машину в мгновение ока – турбина даже взвизгнуть толком не успела. Лишь встревоженная система стабилизации мигнула лампочкой на панели. По сравнению с механической «шестиступкой», которая грешит нечеткими включениями, «автомат» делает свою работу быстро и почти незаметно.

Двигатель V6 – вершина модельного ряда. Ниже расположены четырехцилиндровые моторы: бензиновый атмосферный объемом 1,8 л, три 2-литровых агрегата с разным давлением наддува (150–210 л. с.) и два турбодизеля 1,9 л – с двумя и четырьмя клапанами на цилиндр (120 и 150 л. с.). Любопытно: в виде опции для самой мощной 210-сильной бензиновой «четверки» предлагают «автомат» с формулой 5+2. Между второй и третьей, а также третьей и четвертой ступеньками встроены две промежуточные. «Полупередачи» позволяют выиграть заветные секунды на разгоне в режиме «кик-даун».

Как ни обидно, желания закончились. Точнее, иссякли возможности их загадывать. Я отдал ключи и еще раз оглядел «СААБ-9-3 Спорт Комби». В Европе самый дешевый универсал из Тролльхэттена в комплектации «Лайнер» будет стоить почти 30 тыс. долларов, а разговор об «Аэро» начнется с 42,5 тыс. За сколько их будут продавать в России, нетрудно представить.

Жаль все-таки, что желания часто не совпадают с возможностями. □



ВАГОН ЗАДОРА

Юрий Нечетов.
Фото автора

Денек выдался еще тот: с утра заскочить на работу, к обеду – в посольство за визой, потом в аэропорт, три часа проболтаться в самолете, еще полчаса протрястись в электричке, пересесть в скоростной экспресс, просвистеть триста километров, получить, наконец, тестовую машину и … отмотать на ней еще четыре сотни. К счастью, это был правильный немецкий автомобиль «Фольксваген-Гольф», точнее «Плюс», в котором все там, где и должно быть, и где любую кнопку найдешь с завязанными глазами – творческие находки колумбов от эргономики, столь нередкие на других машинах, меня в тот вечер доконали бы.

А так – сел и поехал, будто в сотый раз, а не впервые видишь автомобиль. В меру жесткие профилированные кресла с множеством регулировок и двумя пневмоподушками в спинке, коротенький рычаг четкой коробки передач, внятные приборы, предельно ясный двухзонный климат-контроль, мягкий дорогой пластик панели – меня здесь все устраивает!

Тьфу ты, сглазил – ногой больно ударился о жесткий кожух рулевой колонки! Потирая колено, верчусь в кресле, оценивая посадку: а что, хороший ком-

VOLKSWAGEN GOLF PLUS

- Пятиместный компакт-вэн на платформе «Гольфа» дебютировал в конце 2004 года. В сентябре ожидается начало поставок в Россию.
- Двигатели: бензиновые 1,4–2,0 л (75–150 л.с.), турбодизели 1,9–2,0 л (105–140 л. с.).
- Коробки передач: 5- и 6-ступенчатые механические, два варианта 6-ступенчатых «автоматов».
- Комплектации: Trendline, Comfortline, Sportline.
- Цена в России: от $22 000.
- Тестовый автомобиль: 2,0 л FSI, 150 л. с., механическая 6-ступенчатая коробка передач, комплектация Comfortline, $24 000 (цена для России).



Попробуйте сосчитать все окружности в интерьере «Гольфа-Плюс». Я на этом фото увидел шестнадцать: вот вам доминирующий элемент.

промисс, при всей ее «минивэновской» вертикальности, не чувствуешь себя на табурете. И сзади можно сидеть, закинув ногу на ногу. Хотя центральный тоннель мог быть и поменьше.

Впрочем, интерес к машине вызван в основном двухлитровым бензиновым мотором серии FSI с непосредственным впрыском топлива в цилиндры – самым мощным из тех, что будут поставлять в Россию; во время «плюсовой» презентации (ЗР, 2005, № 4) познакомиться с ним не удалось. Надо отдать должное, мотор хорош, полторы сотни лошадей играючи несут довольно тяжелый «Гольф-Плюс». С пробуксовкой рвануть от светофора? Легко! До сотни – всего 9,2 секунды.



Датчик дождя, электрохромное зеркало с автоматическим затемнением, штурманские лампы, высокочастотные динамики, очечник – комфорта много не бывает.



«Фольксваген» отличается вниманием к мелочам – для удобства водителя после 100 км/ч цена деления шкалы спидометра увеличивается.



Цветной информационный дисплей всегда готов подсказать кратчайшую дорогу до нужной точки... увы, только в Западной Европе.

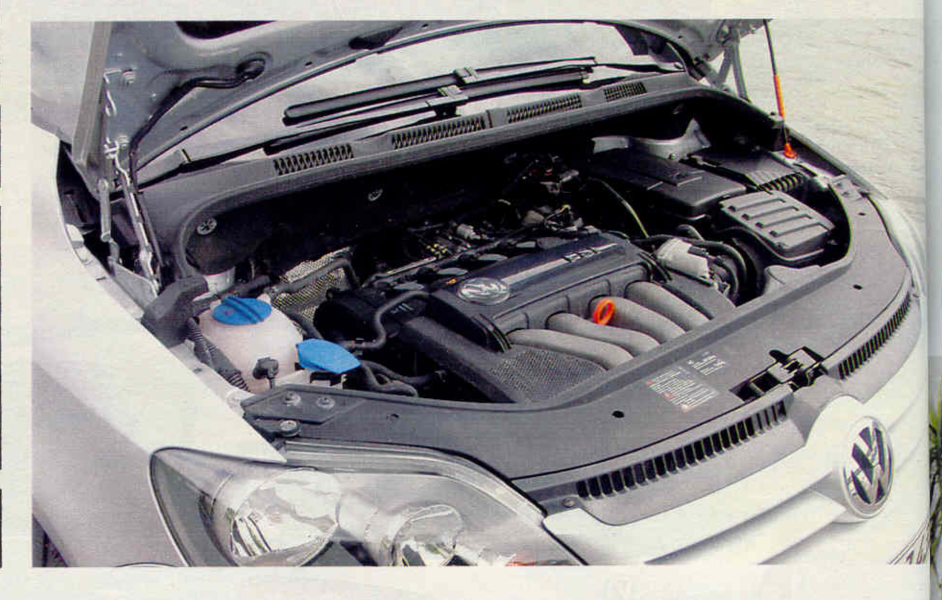
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	VOLKSWAGEN GOLF PLUS
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4205
ширина	1759
высота	1580
база	2578
колея спереди/сзади	1541/1517
Радиус поворота, м	5,4
Снаряженная масса, кг	1430
Полная масса, кг	1980
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,2
Макс. скорость, км/ч	205
Топливо/ запас топлива, л	АИ-95/55
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	6,6
городской цикл	11,3
смешанный цикл	8,3
Кузов	
Кол-во дверей/мест	5/5
Объем багажника (VDA), л	395/1450
Двигатель	
Расположение	спереди поперечно
Конфигурация	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1984
Степень сжатия	11,5
Мощность, кВт/л. с.	110/150
при об/мин	6000
Крутящий момент, Н·м	200
при об/мин	3500
Трансмиссия	
Тип	переднеприводная
Коробка передач	М6
Ходовая часть	
Подвеска: спереди	независимая типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер шин	195/65R15
Безопасность	
Активная	ABS, EBD, BA, ESP
Пассивная	восемь подушек безопасности



Большие дверные проемы, просторный трансформируемый салон, высокая посадка в регулируемых креслах – все достоинства мини-вэна налицо.

Двухлитровый 150-сильный мотор серии FSI с непосредственным впрыском бензина в цилиндры обеспечивает «Гольфу-Плюс» отличную динамику и высокую эластичность.

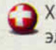


Потакая ленивому водителю, разгоняться в режиме «первая-третья-пятая»? Везти по городу на IV передаче, практически без переключений? И это можно благодаря отличной эластичности мотора и моменту в 200 Н·м. Держать на автобане 150 км/ч? Вообще не вопрос! В салоне тишина, под педалью – хороший запас, который при необходимости позволяет даже на VI передаче без потери скорости взять затяжной подъем или динамично ускориться. Но на большой скорости надо быть внимательнее, «Гольф-Плюс» довольно высок и чувствителен к порывам бокового ветра.

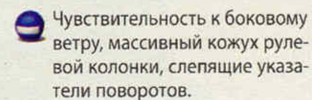
Впрочем, плотная подвеска и сбалансированное рулевое управление, электроусилитель которого наращивает реактивное действие с увеличением скорости, упрощают задачу – машина всегда остается послушной и не слишком резкой в отзывах. А вот небольшое рифление на ободе руля не помешает. Другой недостаток проявился вечером – кромка повторителя указателя поворотов на небольших на-

РЕЗЮМЕ

Вы уже обзавелись детьми, собакой и дачей, но еще не растеряли юношеский задор? Двухлитровый «Гольф-Плюс» – для вас. Этот практичный вагончик умеет быть быстрым.



Хорошая динамика, отличная эластичность двигателя, просторный салон, продуманная эргономика, четкая работа коробки.



Чувствительность к боковому ветру, массивный кожух рулевой колонки, слепящие указатели поворотов.

Вместо европейского ремкомплекта здесь поместится полноразмерное запасное колесо.



ружных зеркалах оказывается в поле зрения водителя и слепит в темноте. Ну, может, насчет «слепит», особенно в городе, где много огней, я загнул, но на темном шоссе эта иллюминация явно лишняя.

Живой и динамичный характер двухлитрового «Фольксвагена» позволил легко, на одном дыхании отмотать четыреста ночных километров. Да и в дальнейшем стрелка спидометра все больше смотрела вправо – заводит этот моторчик, ох заводит! Может, поэтому расход бензина оказался не таким уж скромным – 10,1 л/100 км. Хотя заводские характеристики обещают по шоссе всего 6,6 л – но это если не «педалировать», держаться в экономичном режиме. Ладно, еще будет время уточнить – ведь с осени автомобиль начнут продавать в России. Не сказать, чтобы дешево – от 22 тысяч долларов, но «Плюс» того стоит. □

ГЕНЕТИЧЕСКИЙ КОД

Михаил Гзовский. Фото: «Хонда»

ПРОЛОГ

Рядом со мной на стоп-линии застыл черный седан представительского класса. Водителя явно раззадорил вполне обычный с виду хэтчбек, неожиданно обставивший его на предыдущем светофоре. Зеленый! Первые метры машины проходят бок о бок. Первая передача – обороты перешагивают 5500, и вдруг мотор словно взрывается мощнейшим подхватом, а стрелка тахометра в мгновение ока подскакивает до 8500 об/мин. Взрыв повторяется на второй передаче, и вот уже соперник с досадой сверкает фарами в зеркалах заднего вида «японца», в четыре раза более дешевого...

Я не забуду эти ощущения, подаренные мне «Хондой-Сивик» лет семь назад, когда в строю стояло шестое поколение модели во главе с культовым VTI. Тем самым оборотнем, сочетавшим удобный



в повседневной езде салон, комфортные подвески и бешеный 1,6-литровый безнаддувный мотор мощностью 160 л. с. Сейчас за хорошие экземпляры последних лет выпуска просят 15 000 долларов.

Современная альтернатива – 200-сильный трехдверный Type-R, но он дорог и не слишком удобен для поездок на работу. Массовые же «сивики» седьмого поколения совсем другие: более просторные, тихие и… ничем не примечательные. Прощай, драйв… Неужели «Хонда» отказалась от спортивных амбиций? Как утверждают ученые, гены передаются через поколение. Может, очередной «Сивик» – тот самый случай?

ПОПЫТКА НОМЕР ВОСЕМЬ

«Новый «Сивик» можно охарактеризовать в нескольких словах как первосортный, персональный, спортивный», – заявил на презентации восьмого поколения машины главный инженер Шоджи Акаоги. Глядя на сверкающий графитовыми боками автомобиль, его создателю хочется поверить на слово. Когда весной «Хонда» показала прототип в Женеве, мало кто мог подумать, что серийный образец будет настолько близок к концепту. «Мы хотели, чтобы все остальные машины выглядели рядом с «Сивиком» старыми», – хитро улыбается г-н Акаоги.

Машина действительно смотрится пришельцем из будущего: чего стоит хотя бы прозрачная секция между фарами, за которой прячутся хромированная буква «Н» и блестящие декоративные «осколки». Да и корма на редкость выразительна: двойное стекло а-ля «Мерседес



Броский дизайн и претензия на спортивность – это лишь полдела. Для успеха «Сивику» предстоит доказать, что он, как и предок, «автомобиль для водителя».


Вот это стиль! Чтобы запустить двигатель, нужно вставить ключ в замок и включить зажигание. Стартер оживает после нажатия на кнопку.

«Сивик» – символ успеха «Хонды». За 33-летнюю историю модели выпущено и продано более 16 млн. экземпляров – около 30% от общего объема продаж марки за эти годы. В настоящий момент «сивики» выпускают в 11 и продают в 160 странах мира. Хэтчбек восьмого поколения разработан специально для европейского рынка, его производство организовано в английском городе Свиндон. В начале будущего года дебютируют седан и трехдверная версия «Сивика» для других рынков, в первую очередь Северной Америки.


Профиль «Сивика» навевает ассоциации с «Альфа-Ромео». Новая машина короче, ниже и шире предшественницы.



Говорят, задний стеклоочиститель нельзя будет заказать ни за какие деньги. Стряхивать снег в непогоду придется варежкой.

С-класс Спорт Купе» или «Мазда-323С», горизонтальная полоса фонарей и треугольные стволы выпускной системы… эффектно!

В профиль «Сивик» напоминает «Альфа-Ромео» – в первую очередь благодаря спрятанной в заднюю стойку дверной ручке и высокой линии остекления. Сходство не случайно. Как рассказали журналистам, в качестве «эмоционального эталона» японцы выбрали «Альфа-Ромео 146», а по комфорту и ездовым качествам… «Фольксваген-Гольф»! Неожиданное откровение. Жаль, попробовать «Сивик» на ходу нам не дали, пообещав пригласить на тест-драйв осенью. В салон-то хоть можно заглянуть?

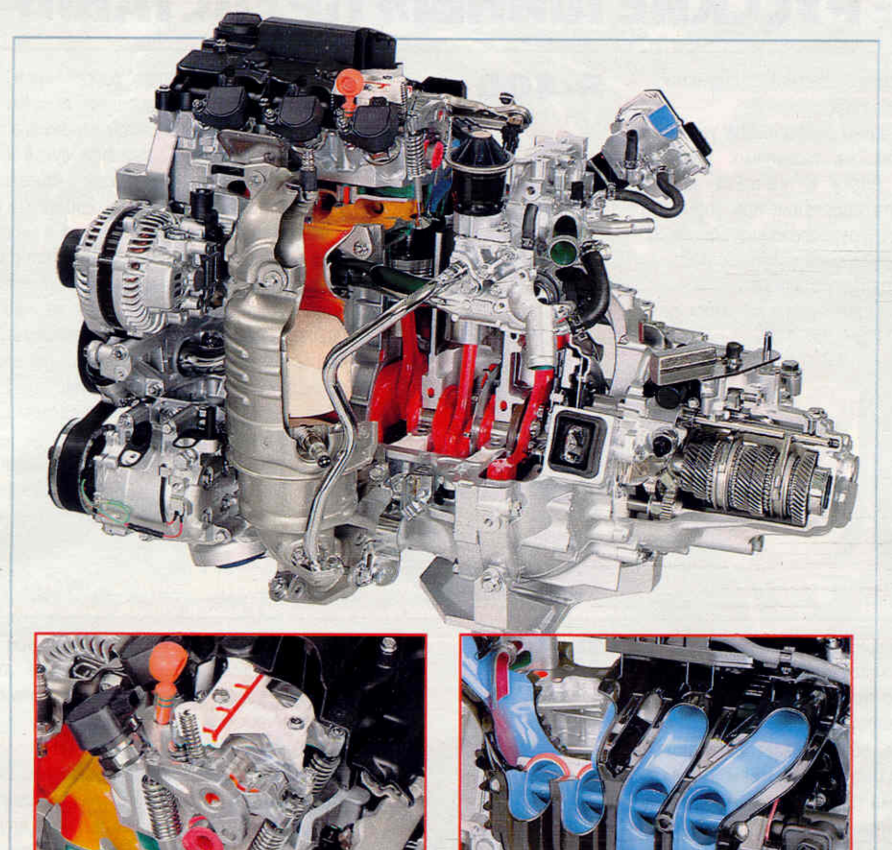
Да, такого видеть еще не доводилось! Вспоминаю слова дизайнеров: «Панель приборов разделена на две отдельные зоны». Действительно, прямо перед глазами на привычном месте козырек, под которым ровно посередине огромный «объемный» тахометр. Центральная его часть отдана дисплею бортового компьютера, вспыхивающему оранжевыми предупредительными надписями или синими – информационными. Рядом одометр, указатель температуры.

Почти у самого стекла панель изгибается в другой козырек: здесь крупный аналоговый спидометр и индикатор оптимальной частоты вращения коленвала, справа – эконометр. Как уверяют инженеры, при таком расположении спидометра водитель гораздо меньше отвлекается от дороги, поскольку фокусировать взгляд на нем проще. Причем коллеги самого разного роста спокойно усаживались за рулем так, чтобы видеть обе комбинации приборов.

Стоило достать камеру и прицелиться на панель, как рядом возник вежливый менеджер. Извинившись, он попросил не снимать: «О качестве отделки судить пока рано, это предсерийный образец». Могли бы и не скромничать! Пластиковые детали подогнаны безупречно, двери словно прилипают к замкам, приятно чмокая в проеме. Из деталей, знакомых по другим «хондам», пожалуй, лишь прикуриватель да плафон освещения салона – никакой унификации! Вообще «Сивик» выглядит дороже большинства одноклассников. Интересно, скажется ли это на цене автомобиля? Маркетологи разводят руками: «Точные цифры надеемся объявить на автосалоне во Франкфурте».

ПОЕХАЛИ?

Как вы уже поняли, первое знакомство с «Сивиком» оказалось чисто протоколь-



Еще недавно «Хонда» гордилась в первую очередь литровой мощностью своих моторов. Ей принадлежит рекорд – более 120 л. с./л у родстера S2000. Теперь приоритеты сместились в сторону экономичности. Бензиновый двигатель объемом 1,8 л – лидер по соотношению мощности и экономичности для своей кубатуры (140 л. с., 174 Н·м, 6,4 л/100 км). Он оснащен регулировкой фаз газораспределения i-VTEC, впускным трубопроводом изменяемой длины и электронной дроссельной заслонкой. Привод распредвала – цепной, с низким уровнем шума благодаря особой конструкции узкой цепи. Производить двигатель будут в Свиндоне, Великобритания.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	HONDA CIVIC 1,4 i-DSI	1,8 i-VTEC	2,2 i-CTDi
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина		4250	
ширина		1760	
высота		1460	
база		2635	
колея спереди		1504	
сзади		1510	
Снаряженная масса, кг	1170–1230	1200–1310	1350–1450
Полная масса, кг	1670	1750	1900
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,2	8,6	8,4
Макс. скорость, км/ч	171	207	205
Топливо	АИ-95		ДТ
запас топлива, л	50		50
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	5,1	5,2	5,2
городской цикл	7,8	8,4	8,4
смешанный цикл	6,1	6,4	6,4
Кузов			
Количество дверей/мест		5/5	
Объем багажника (VDA), л		415–485	
Двигатель			
Расположение		спереди поперечно	
Конфигурация		P4	
Число клапанов		16	
Рабочий объем, см³	1339	1798	2204
Степень сжатия	10,8	10,5	16,7
Мощность, кВт/л. с.	61/83	103/140	103/140
при об/мин	5700	6300	4000
Крутящий момент, Н·м	119	174	340
при об/мин	2800	4300	2000
Трансмиссия			
Тип		переднеприводная	
Коробка передач	М6/М6 автоматизированная		М6
Ходовая часть			
Подвеска: спереди		стойки «Мак-Ферсон», стабилизатор поперечной устойчивости	
сзади		торсионная балка	
Рулевое управление		реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние		дисковые вентилируемые	
задние		дисковые	
Размер шин		205/55R16 205/55R16, 225/45R17	
Безопасность			
Активная		ABS, EBD, VSA	
Пассивная		фронтальные и боковые подушки безопасности, активные подголовники, натяжители ремней	

ным. Разговоры с инженерами особой ясности не внесли. Действительно ли «Сивик» вновь обрел дух автомобиля для водителя? Вопрос спорный. Возьмем, к примеру, двигатели: их предусмотрено три, причем базовый – объемом 1,4 л и мощностью 83 л. с., как на городском компакте «Хонда-Джаз». Боюсь, для потяжелевшего «Сивика» этого маловато! А покупать стильный автомобиль с динамичной внешностью для передвижения в темпе черепахи… как-то нелогично.

С другой стороны, новейший бензиновый 140-сильный мотор объемом 1,8 л обещает по части динамики положить на лопатки многих 2-литровых конкурентов, а расход топлива с ним ненамного больше, чем у 1,4-литрового собрата! Вероятно, «слабую» версию в России продавать не будут. Неведома и судьба 2,2-литровой дизельной машины. Этот мотор устанавливают на «Аккорд», CR-V и FR-V, но в Россию официальные дилеры дизельных не завозят. При такой же мощности, как и у 1,8-литрового двигателя, дизель развивает момент вдвое больший. Только традиционного для «Хонды» оборотистого характера у него нет и в помине.

Необычная картина и с коробками передач. На «Сивик» будут ставить 6-ступенчатые механические трансмиссии, классическую и автоматизированную. Субъективно ходы чистой «механики», рычагом которой удалось поработать, расположены слишком близко. Не перепутать бы при активной езде третью с пятой или четвертую с шестой!

Но самый большой сюрприз преподнесли подвески. То, что спереди машина оборудована привычным по прошлому поколению «Мак-Ферсоном», никого особо не удивило. А вот обнаружить сзади упругую балку, пожалуй, не ожидал никто. И хотя журналистов уверяли, что эта простая конструкция выполнена с применением высоких технологий и работает на дороге не хуже, чем многорычажные подвески «сивиков» 10-летней давности – поверить на слово было уже не так просто.

Впрочем, это лишь предположения. Подождем до осеннего тест-драйва – и тогда посмотрим, правы ли генетики в своей теории. □

ДИАЛОГ С ОППОЗИЦИЕЙ

Сергей Воскресенский.
Фото: Георгий Садков



Знакомые названия, привычно сдержанный, хотя и обновленный дизайн. Перед нами – «Субару» 2006 модельного года.

Модели «Легаси» и «Форестер» воплотили многолетний опыт разработки полноприводных трансмиссий и оппозитных двигателей – компактных, с низким центром тяжести. Фирма характеризует свои авто как созданные для «высокого качества движения» и утверждает, что, обновляясь, они становятся гармоничнее и понятнее для водителя. Это невозможно доказать цифрами, но можно почувствовать, сливаясь с машиной, понимающей тебя с полуслова.

На стоянке шеренга новеньких «субару». Приступим? Нет, нас задерживает весьма бурное обсуждение внешности «Форестера». Казалось бы, изменили мелочи, но знакомый «Лесник» стал чужим. Наверное, дизайнеры этого и добивались, пытались придать машине больше индивидуальности. На мой взгляд, предыдущая версия была – нет, не интереснее, но мужественнее. Чтобы убедить себя в обратном, выбираю машину с «забралом» на капоте. Помнится, именно такой, самый мощный «Форестер 2,5XT» понравился мне в одном из тестов.

С ХАРАКТЕРОМ!

Обновив внешность, повысили с 211 до 230 л. с. мощность двигателя, оптимизировали характеристику крутящего момента. Кроме того, версию 2,5XT теперь, помимо «механики», оснащают и четырехступенчатым «автоматом». А система стабилизации (Vehicle Dynamics Control) стала стандартным оборудованием. Появились ксеноновые фары, увеличили подушку заднего сиденья, сделали дополнительные крючки для крепления грузов.

Обжился в новом «Форестере» легко и быстро. Непривычен лишь экран навигации, для России, увы, пока бесполезный. Пожалуй, неудобны лишь «крутилки» системы вентиляции. Но давайте-ка лучше займемся «качеством движения».

Вот оно! Негромко «вдохнул» двигатель, левая нога нешуточно напряглась на педали сцепления, зашуршала, настраиваясь, климатическая установка. Поехали! Мощный рывок с места – вторая передача, третья. Уф-ф-ф, впечатляет! А если поспокойнее? Нет, не зря мотор «Форестера» оптимизировали по мо-

менту, оказывается, турбодвигатель может быть тяговитым. Однако стоит стрелке тахометра перешагнуть отметку 2500 об/мин, «Лесник» показывает характер. Но автомобиль удобен и понятен. Эффективные тормоза, выверенная управляемость, жесткие, упругие подвески. А если выбрать вариант попроще? Ведь и у двухлитровой версии прибавка мощности 33 л. с.

В этом «Леснике» ни капли агрессии, зато море дружелюбия. Мягкий, комфортный и в то же время энергичный, он подкупает прежде всего сбалансированностью. Мотор совершенно не «злой», но настолько уверенно делает свое дело, что ни на автобане, ни на горном серпантине проблем у водителя не возникает.

То же самое в управляемости. Кажется, и шины скрипят рано, и траектория неидеальна. Но привыкнув, чувствуешь: автомобиль прост и понятен. Мне показалось даже, что эта версия лучше соответствует замыслу «Лесника». Конечно, «Форестер 2,5XT» интереснее, зато этот куда дружелюбнее.

КРУПИЦЫ НОВИЗНЫ

В сравнении с «Форестером» «Субару-Легаси» изменился меньше. Подновили детали интерьера, двигатели и трансмиссии. Теперь модель-

Модернизированный мотор «2,5 турбо» может похвастаться не только возросшей мощностью, но и удобной характеристикой крутящего момента.

Трехлитровый шестицилиндровый мотор всего на 20 мм длиннее традиционной оппозитной «четверки».



В столь шикарном багажнике даже дорожная сумка выглядит инородной.

По «грузовым» возможностям это, конечно, не универсал, но тоже очень неплохо.





ный ряд «Легаси» таков: 3,0R spec.B; 3,0R и 2,0R. Выпуск версии с двигателем 2,5 прекращен.

Первый, самый «злой» автомобиль – плод заводского тюнинга. Настроенное на быструю езду шасси с амортизаторами «Бильштайн», на выбор – шестиступенчатая «механика» и пятиступенчатый «автомат», 18-дюймовые колеса с шинами 215/45R18 и, конечно же, спортивная атрибутика в интерьере.

«Легаси 3,0R» немного проще. Базовый вариант 2,0R оснащен модернизированным мотором, знакомым по «Форестеру». С ним – пятиступенчатая «механика» или четырехступенчатый «автомат».

И вновь начинаю с топовой версии. Интерьер по-

Роскошный интерьер в «Леснике» – необычно!



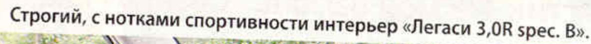
Подушка заднего сиденья увеличена на 50 мм.



строже нежели в «Форестере». Вот с поворотом ключа вспыхнула люминесцентная комбинация приборов. Ноги ощутили перфорированные спортивные педали. Взгляд ненадолго задержался на замысловатой ломаной линии селектора «автомата». Можно ехать? Ах да, надо еще подогнать сиденье. Несложные манипуляции и... вновь небольшая задержка. Оказывается, рулевое колесо на «Легаси» перемещается только по вертикали. Сидеть в общем-то удобно, но от авто для искушенного водителя хотелось бы больших возможностей.

Стартуем! Несомненно, автомобиль энергичен и быстр. Но от трех литров ждешь большего, а здесь все происхо-





На заднем сиденье «Легаси» просторно.



Строгий, с нотками спортивности интерьер «Легаси 3,0R spec. B».





Одни машины привлекают к себе ярким стилем, другие – разнообразием комплектаций и лишь немногие – высоким качеством ездовых характеристик. На мой взгляд, «Субару» как раз из таких.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SUBARU FORESTER 2,0X	SUBARU FORESTER 2,5XT	SUBARU LEGACY 2,0R	SUBARU LEGACY 3,0R SPEC.B
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4485		4665	
ширина	1735		1730	
высота	1590	1585	1425	1435
база	2525		2670	
колея спереди/сзади	1495/1485		1495/1490	
Радиус поворота, м	5,3	5,4	5,4	5,4
Снаряженная масса, кг	1390	1485	1385	1535
Полная масса, кг	1880	2000	1875	2050
Время разгона 0-100 км/ч, с	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.
Макс. скорость, км/ч	189	221	214	237
Топливо/запас топлива, л	АИ-91–98/60			
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	7,5	8,4	6,8	7,3
городской цикл	12,3	14,7	12,2	13,9
смешанный цикл	9,3	10,7	8,7	9,7
Кузов				
Конструкция	универсал		седан	
Количество дверей/мест	5/5		4/5	
Объем багажника, л	390/1590		н. д.	
Двигатель				
Расположение	спереди продольно			
Конфигурация	ОП4			ОП6
Число клапанов	16			24
Рабочий объем, см³	1994	2457	1994	3000
Степень сжатия	11,1	8,4	11,1	10,7
Мощность, кВт/л. с.	116/158	169/230	121/165	180/245
при об/мин	6400	5600	6800	6600
Крутящий момент, Н·м	186	320	187	297
при об/мин	3200	3600	3200	4200
Трансмиссия				
Тип	полноприводная			
Коробка передач	М5			А5
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	двойные поперечные рычаги		многорычажная	
Рулевое управление	реечное с усилителем			
Тормоза:				
передние	дисковые вентилируемые			
задние	барабанные	дисковые		дисковые вентилируемые
Размер шин	215/60R16	215/55R17	215/45R17	215/45R18
Безопасность				
Активная	ABS, EBD	ABS, EBD, VDS	ABS, EBD	ABS, EBD, VDS
Пассивная*	1	1	1	2

**1 – двойные передние подушки, боковые подушки; 2 – двойные передние подушки, боковые подушки и надувные занавеси.*

дит плавно, даже комфортно, с явным сглаживанием характера двигателя. Да, он крутится аж до 7500 об/мин, а «автомат» в ручном режиме подолгу держит передачи. Но машина ведет себя на удивление взвешенно, словно солидный лимузин. Заметный диссонанс к этому ощущению – упругие потряхивания на ямках и шумное прохождение мелких неровностей.

В управляемости поначалу тоже не нашел ничего особенного. Повернул руль – ощутил адекватную реакцию машины. Но чем напряженнее езда и круче виражи, тем надежнее ведет себя «Легаси». Интересно, но и в этих режимах не чувствовал особой «злости»: «Легаси» без напряжения проходит поворот за поворотом, даже не взвизгивая шинами. Здорово!

А каков двухлитровый вариант? Стало шумнее и... комфортнее. В этом «Субару» слышен характерный звук оппозитника. Для кого-то его присутствие довольно откровенно, зато другой порадуется: появилось что-то настоящее, «субаровское».

Подвески мягче, но автомобиль сохранил надежность, послушность в управлении. Конечно, проскальзываний в быстрых виражах немного больше, увеличились углы поворота руля, но даже базовый вариант «Легаси» радует выверенной управляемостью.

Выезжаем на автобан «пощупать» мотор. Его ровный характер не вызывает претензий. Не ураган, но чувство уверенности в возможностях машины не покидает.

В России обновленный «Форестер» появится уже осенью, а вскоре – и «Легаси». Цены – от $33 000–34 000. Столько нынче просят за обновленные двигатели, полный привод, настроенную управляемость, создающие «качество движения». □



ИСКУССТВО МАЛЫХ ФОРМ

Александр Костянов, Сергей Мишин. Фото: Сергей Мишин

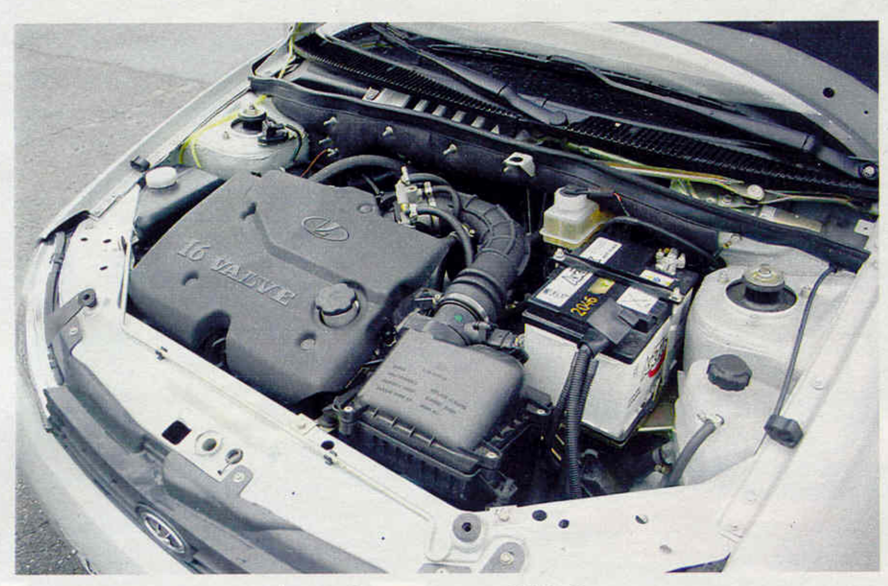
Несмотря на кажущееся многообразие, ВАЗ выпускал и до сих пор выпускает только два основных типа двигателей (не считая двухцилиндрового для «Оки»). Первый прибыл к нам из Италии вместе с ФИАТом. Ну а второй разработали уже наши конструкторы для переднеприводных «самар» более четверти века назад. Все остальные – лишь модификации этих базовых моторов.

Однако «малой кровью» войны с конкурентами не выиграешь – моторы отстают от современных импортных аналогов в удельной мощности, крутящем моменте, ресурсе, шуме и вибрациях и, конечно, в экономичности. Все это побудило кардинально переработать конструкцию и создать, по сути, новый двигатель объемом 1,4 л.

За основу мотора, получившего индекс ВАЗ-11194, взят 16-клапанный 21124 объемом 1,6 л (диаметр цилиндров 82 мм, ход поршня 75,6 мм). Особенность начинки – облегченные поршни, пальцы и шатуны. Сохранив прежний ход поршня (а стало быть, коленчатый вал), диаметр цилиндра уменьшили до 76,5 мм. Масса шатунно-поршневой группы только одного цилиндра снижена почти на 400 г, то есть на треть! В числе новинок – металлические прокладки головки блока, катколлектор уменьшенного сопротивления. Зубчатые ремни распредвалов, их опорные ролики и автоматические натяжители – импортные.

Конструктивные меры позволили существенно снизить механические потери, достичь мощности 66 кВт/90 л. с. и крутящего момента 130 Н·м, что сравнимо с нынешними 1,6-литровыми моторами ВАЗ. При этом удельный расход топлива снижен до 250 г/кВт·ч, а главное – выполнены нормы токсичности Евро IV.

Создатели утверждают, что новый мотор объемом 1,4 л ни в чем не уступает серийному 1,6-литровому. Чтобы удостовериться в этом, мы решили оценить ходовые качества «Калины», под капотом которой как раз «укрылся» прототип двигателя ВАЗ-11194.

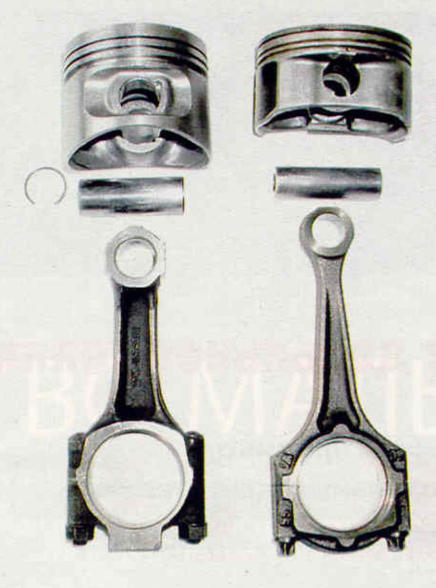


При меньшем, чем у 2112, рабочем объеме двигатель 11194 обладает лучшими техническими характеристиками.

Сразу же отметим уменьшение шума и вибрации на всех режимах – от холостого хода до полной мощности. Еще одна особенность, также связанная с облегчением поршней и шатунов, – «предрасположенность» мотора к высоким оборотам. Раскручивается он легко и весело, так же бойко и озорно разгоняя машину. Такой характер прекрасно подходит юркому городскому автомобилю.

Примечательно, что на основе решений, использованных в двигателе ВАЗ-11194, в НТЦ создается новое семейство. Модернизированный коленвал с теми же шатунами, но уже с поршнями диаметром 82 мм можно использовать в 8- и 16-клапанной версиях обновленного 1,6-литрового мотора (85 и 100 л. с. соответственно). При увеличении диаметра цилиндров до 82,5 мм, а хода поршня до 84 мм рабочий объем составит уже 1,8 л.

Даже на фото шатунно-поршневая группа нового мотора (справа) выглядит легче и современней. Стык шатуна – «колотый».



ПАРАМЕТРЫ ДВИГАТЕЛЕЙ ОБЪЕМОМ 1,4 л

Модель	ВАЗ-11194	VW	Renault	Opel
Кол-во цилиндров/клапанов на цилиндр	4/4			
Диаметр цилиндра, мм	76,5	76,5	79,5	77,9
Ход поршня, мм	75,6	75,6	79,5	77,9
Мощность, кВт/л.с.	66/89	74/100	72/98	66/90
при об/мин	6000	6000	6000	6000
Крутящий момент, Н·м	130	126	127	125
при об/мин	4000	4400	3750	3750

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	LADA KALINA 1.4
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4040
ширина	1676
высота	1500
база	2470
колея спереди/сзади	1430/1410
Радиус поворота, м	5,2
Снаряженная масса, кг	1070
Полная масса, кг	1545
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,4*
Максим. скорость, км/ч	166*
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/50
Расход топлива, л/100 км:	
при 90 км/ч	5,7*
при 120 км/ч	7,8*
Кузов	
Кол-во дверей/мест	4/5
Объем багажника, л	400
Двигатель	
Расположение	спереди поперечно
Конфигурация	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см^3	1390
Степень сжатия	10,5
Мощность, кВт/л.с.	66/89*
при об/мин	6000
Крутящий момент, Н·м	130*
при об/мин	4000

** Данные уточняются в ходе доводочных работ.*

Получить мотор другого объема можно и без изменения диаметра цилиндров и хода поршня. Не удивляйтесь, если на ВАЗе появится… трехцилиндровый 12-клапанный двигатель – 1,05 л, 70 л. с. □

БЛЮДА С ТОНКИМ ВКУСОМ

Максим Сачков. Фото автора и «Ауди»

– Так много журналистов... Будет что-то особенное? – спросила меня барышня-пограничник в аэропорту Мюнхена.

– Точно не знаю, но от «Ауди» всегда ожидаешь чего-то особенного.

На этот раз основное действо разворачивалось недалеко от сердца Баварии – в местечке Ашау, известном удивительно красивой природой и изысканными кулинарными традициями. Так что пожелаем себе приятного аппетита.

ХОЛОДНЫЕ ЗАКУСКИ

Интерес к местной кухне у гостей появился сразу, стоило увидеть одним из пунктов баварского меню семейство моторов TFSI – среди серийных бензиновых двигателей пока только эти оснащены и турбонаддувом, и впрыском топлива непосредственно в камеру сгорания.

Впервые «отведать» это блюдо удалось около года назад (ЗР, 2004, № 10 и 11). Тогда представили двухлитровый агрегат в единственном варианте, мощностью 147 кВт/200 л. с.

Теперь палитру вкусов расширили, добавив еще два двигателя TFSI. Поиграв настройками и немного поколдовав с «железом», мотористам удалось получить из того же объема 170 и 220 л. с.

Самый скромный агрегат нашел свое место под капотом «Ауди-А6», сделав автомобиль среднего класса экономичным и относительно недорогим. Он не потешит драйверские амбиции, не насытит организм адреналином. Но не всем покупателям это нужно – «шестерка» с впряженными 170 «лошадками» рассчитана на спокойных людей, предпочитающих комфортное передвижение из одного пункта в другой. Тяговитый мотор с уравновешенным характером везет уже с 1700 об/мин, а благодаря хорошей шумоизоляции «Ауди» иной раз забываешь переключиться вверх – так и едешь по городу на одной передаче. Впрочем, тем, кто предпочитает комфорт, лучше заказать А6 с вариатором «Мультитроник».

Двух литров вполне хватает, чтобы энергично ускоряться на обгоне – двигатель не «скисает» почти до самого ограничителя. Для уравновешенного водителя – замечательный агрегат. Пятьдесят шесть журналистов из 26 стран присудили ему титул «Лучший двигатель года» заслуженно.

«Ауди-А4» DTM Edition от придворной фирмы «Кваттро» планируют поставлять в Россию. Переднеприводный вариант с двухлитровым 220-сильным двигателем TFSI и шестиступенчатой механической коробкой будут продавать за $56 990, а полноприводную версию оценивают почти на три с половиной тысячи дороже.



ния. И на переднеприводных автомобилях, и в варианте 4х4 мотор работает в паре с шестиступенчатой механической коробкой.

Версия DTM Edition отличается от обычной А4 более жесткой подвеской с оригинальными пружинами и амортизаторами, уменьшенным на 20 мм дорожным просветом. Передние тормозные диски, в отличие от серийных, не только вентилируемые, но и перфорированные. А 18-дюймовые колеса по стилю напоминают те, на которых ездят в гонках серии DTM.

С трудом сдерживаюсь от дифирамбов в адрес «Ауди-А4» DTM Edition: отлично разгоняется, идеально прописывает повороты, прилипает к дороге... Все это чистая правда, но меня ждет еще один автомобиль.



В переднеприводном варианте 200-сильный двигатель TFSI работает с шестиступенчатой коробкой DSG, имеющей два сцепления. В полноприводной трансмиссии – классическая «механика» с таким же количеством передач.



Краткая характеристика новых двигателей TFSI – внизу дизельная тяга, наверху – «бензиновая» мощность.

НЕСИТЕ ГОРЯЧЕЕ

В руке ключи от «Ауди-А4» в варианте DTM Edition – можно встряхнуться! От обычной «четверки» ее отличают оригинальные бамперы, углепластиковый спойлер на крышке багажника, два внушительных сопла выпускной системы и задние диффузоры, заимствованные из спорта.

Самое заметное изменение в интерьере – спортивные сиденья «Рекаро» из кожи и микроволокна. Этими же материалами обшит трехспицевый руль с фирменной эмблемой. Для пущей спортивности панель приборов и обшивки дверей украшены углепластиковыми вставками. Но самое интересное скрыто под капотом.

Двигатель мощностью 220 л. с. – наиболее форсированный из семейства TFSI. Достичь высоких показателей удалось, применив оригинальные поршни, доработав турбонагнетатель и, безусловно, поколдовав с настройками системы управле-

ЖЕЛАЕТЕ ДЕСЕРТ?

На сладкое местные кулинары предложили обновленный «Ауди-А3». Изменений не так много – внешность лишь слегка подретушировали. Вслед за другими моделями с четырьмя кольцами компакты из Ингольштадта, в том числе пятидверный «Спортбек», получили фирменную радиаторную решетку Singleframe. Цветовая палитра красок пополнилась черным и красным.

Выбираю серебристый «Ауди-А3» с тюнинговым пакетом S-line, разработанным компанией «Кваттро» (Quattro GmbH), – такой вариант для этой модели предлагают впервые. Иные бамперы дополнительно подтягивают осанку, спойлер на крыше добавляет динамичности. На порогах, решетке радиатора и бортах – отличительные шильдики S-line.

В этом исполнении «трешка» стала на 25 мм ближе к земле. Спортивная короткоходная подвеска наделила автомобиль великолепной управляемостью. Шасси, способное и в обычном варианте



Серийный «Ауди-А3» с 2-литровым TFSI комплектуют 17-дюймовыми двухцветными дисками из легкого сплава. Для машин с пакетом S-line предлагают 20-спицевые колеса на дюйм больше.

утолить жажду скорости, теперь просто провоцирует на озорные выходки. Горные серпантины на границе с Австрией, будто специально созданные для этой машины, подарили редкое ощущение раскрепощенности – стоит немного превысить скорость в повороте, как в управление деликатно вмешивается новейшая система стабилизации. Она умеет не только подтормаживать колеса, но и изменять усилие на руле, подсказывая водителю, что делать. В критический момент штурвал становится податливее, позволяя легче стабилизировать машину, но если водитель ошибочно перекрутит баранку, усилие на руле возрастает.

Под капотом «трешки» оказался средний по мощности TFSI. Субъективно автомобиль с 200-сильным наддувным мотором не уступает «Ауди-А4», имеющему на 20 «лошадок» больше. Динамики и тяговитости обоим не занимать, хотя характер у середнячка не столь взрывной.

Обновленная А3 получила еще одну систему (Hill Hold Assist), которая не позволяет автомобилю катиться назад при троганье в горку. Пока водитель переносит ногу на педаль акселератора, электроника удерживает давление в тормозной системе.

Ожидания оправдались – в Ашау действительно готовят вкусные блюда. А главное, их можно будет отведать и в России – новинки от «Ауди» у нас обязательно появятся, причем скоро. Полагаю, они многим придутся по вкусу, хотя и принято считать, что о вкусах не спорят. □

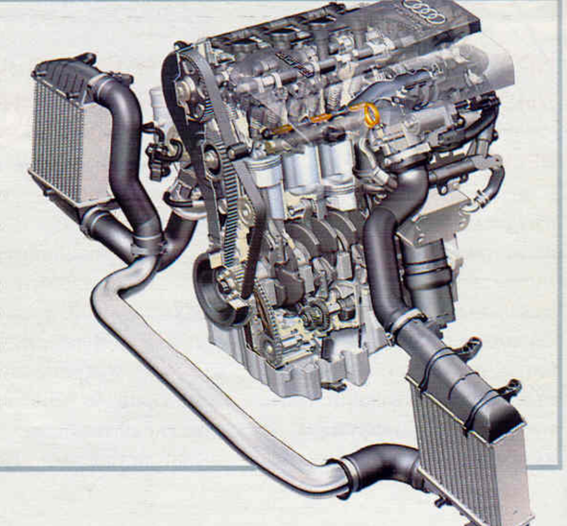
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

AUDI	A3 2,0 TFSI	A3 2,0 TFSI quattro	A4 DTM Edition	A4 DTM Edition quattro	A6 2,0 TFSI
Общие данные					
Размеры, мм:					
длина	4214		4601		4933
ширина	1765		1772		1855
высота	1421		1397		1463
база	2578		2655		2843
колея спереди/сзади	1534/1507		1521/1526		1612/1618
Радиус поворота, м	5,4		5,5		6,0
Снаряженная масса, кг	1370	1430	1455	1520	1590
Полная масса, кг	1930	1990	1975	2040	2220
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,9	7,0	7,1	6,9	8,7
Максим. скорость, км/ч	236	234	247	244	223
Топливо	АИ-95-98	АИ-95-98	АИ-98	АИ-98	АИ-95-98
запас топлива, л	55	60	70	63	70
Расход топлива, л/100 км:					
загородный цикл	6,0	6,8	6,2	6,9	6,4
городской цикл	10,6	12,3	11,3	12,7	11,0
смешанный цикл	7,7	8,8	8,1	9,0	8,1
Кузов					
Количество дверей/мест	3/5		4/5		
Объем багажника (VDA), л	350/1080	281/1011	460/833		565/1660
Двигатель					
Расположение	спереди поперечно		спереди продольно		
Конфигурация	P4				
Число клапанов	16				
Рабочий объем, $см^3$	1984				
Степень сжатия	10,5		10,5		10,3
Мощность, кВт/л.с.	147/200		162/220		125/170
при об/мин	5100–6000		5900–6100		4300–6000
Крутящий момент, Н·м	280		300		280
при об/мин	1500–5000		2200–4000		1800–4200
Трансмиссия					
Тип	передне-приводная	полно-приводная	передне-приводная	полно-приводная	передне-приводная
Коробка передач	A6	M6	M6	M6	M6
Ходовая часть					
Подвеска:					
спереди	типа «Мак-Ферсон»		на поперечных рычагах		
сзади	многорычажная				
Рулевое управление	реечное с электро-усилителем		реечное с гидроусилителем		
Тормоза:					
передние	дисковые вентилируемые				
задние	дисковые				
Размер шин	225/45R17		235/40R18		205/60R16
Безопасность					
Активная	ABS, EBD, ESP, Brake Assist, ASR				
Пассивная	6 подушек, активные подголовники				

БОЛЬШЕ НЕПОСРЕДСТВЕННОСТИ

Расширяется семейство двигателей FSI с непосредственным впрыском бензина, выпускаемых фирмой «Ауди». Двухлитровый наддувный мотор (на фото) теперь представлен в трех вариантах – 170, 200 и 220 л. с.

Впервые скрестить турбонаддув и непосредственный впрыск мотористам «Ауди» удалось на спортивной модели R8, которая четыре раза выигрывала гонки в Ле-Мане. Спортивный опыт был использован и при создании 220-сильного двухлитрового TFSI для «Ауди-А4» DTM Edition. Ожидается пополнение атмосферных двигателей с непосредственным впрыском. Наряду с уже выпускаемыми агрегатами FSI объемом 1,6, 2,0 и 3,2 л, в четвертом квартале этого года пойдет в серию 4,2-литровая «восьмерка» для RS4. Этот высокооборотный мотор раскручивается до 8250 об/мин и выдает 309 кВт/420 л. с., а максимальный крутящий момент составляет 430 Н·м, причем 90% достигается уже при 2250 об/мин.



ЛИЦОМ НА ЗАПАД

Анатолий Фомин. Фото автора и КИА

По мировым масштабам, корейская «КИА моторс» – не слишком крупный производитель. За прошлый год изготовили 905 тысяч машин. Важно, что большую их часть экспортировали. Причем если за первую половину прошлого года на зарубежных рынках продали 326 тысяч машин, то за половину этого уже 435 тысяч – 41% всех изготовленных. Темпы впечатляют – даже на «сдувающемся» европейском рынке рост продаж на 28%, в России, где продано 18 тыс. машин, – 50%, в целом – на 45%! Планы у КИА наполеоновские – в 2006-м экспортировать миллион (!) автомобилей. Значит, нужны новые модели. Премьера этого лета – «КИА-Рио».

СДЕЛАНО ДЛЯ ЕВРОПЫ

КИА открыла во Франкфурте европейскую штаб-квартиру и даже дизайнерский центр. К концу следующего года в Словакии появится завод КИА на 300 тысяч машин в год. Его строительство обойдется более чем в миллиард евро. Все это необходимо фирме, чтобы развивать успех на рынках Старого Света. А какой автомобиль нужен европейцу?

По мнению маркетологов КИА, во-первых, с ярким и запоминающимся дизайном. Во-вторых, со спортивным и азартным характером. В-третьих, практичный, комфортабельный и просторный. Безопасность и экологичность, само собой разумеются. Евро IV – пожалуйста; на тестах EuroNCAP «Рио» должен получить четыре звезды за фронтальный и боковой удары и три за «бережное отношение» к пешеходам. Добьется ли новичок таких результатов, скоро увидим. А пока приступим к выбору «Рио».

ЛУЧШЕ – БОЛЬШЕ И ЛУЧШЕ!

Итак, седан или хэтчбек? Раньше они были одинаковой длины. Теперь хэтчбек, как полагается в Европе, почти лишен заднего свеса и на 250 мм короче седана.

В общем, и прежний «Рио» не был тесным, однако преемник явно просторнее. По утверждению инженеров КИА, все значимые размеры салона больше минимум на 2, максимум на 83 мм. Звучит, может, не очень убедительно, но на самом деле разница даже в 20 мм хорошо заметна. Уверяют, что «КИА-Рио» просторнее «Фольксвагена-Поло», «Форда-Фиеста», «Опеля-Корса» и «Шкоды-Фабия» – за водителем ростом 190 см комфортно поместится 185-сантиметровый пассажир. Сиденье водителя с регулировкой по высоте и наклону подушки удобно для людей разного роста и комплекции. Спинка хорошо поддерживает тело в поворотах,



Интерьер не назовешь скучным. Качество исполнения на высоте, претензий к эргономике – минимум.



Просторный багажник с удобным проемом может быть увеличен. Разрезная спинка сиденья – в стандартной комплектации.



Седан на 250 мм длиннее хэтчбека, благодаря чему обладает более вместительным багажником.



с изменяемыми фазами газораспределения) и 1,5-литровый турбодизель с регулируемой турбиной. Последний отличается очень внушительными показателями: 110 л.с. и 235 Н·м. Но довольно ходить вокруг и около.

НА СЛУХ И НА ОЩУПЬ

Тест-драйв «КИА-Рио» – северо-восточнее от Парижа, в провинции с не располагающим к вождению названием Шампань. Продукцию местных тружеников села мы продегустируем позже. А пока – глоток «Рио»: голубой хэтчбек с бензиновым мотором 1,6 л и механической коробкой передач.

Когда регулировок сиденья немного, устроиться недолго. Подгоняю руль и зеркала: искать кнопки и клавиши не пришлось. Богато отделанный салон в комплектации EX приметен не только двухцветным оформлением, но и кожаной оплеткой руля. Придраться к ней можно – внутренний шов грубоват. Но ведь не «Бентли»!

Педаль сцепления с большим ходом, малым усилием и низкой информативностью. Привод, кстати, гидравлический. Возможно, с такой хорошо обучать вождению. Но тем, кто учился переключать передачи 20 лет назад, хочется меньших перемещений и «внятного» троганья. Впрочем, привыкнуть несложно – просто не надо торопиться. Тем более что мотор неплохо тянет с самых «низов» и легко везет со скоростью 50 км/ч на пятой передаче. Кстати, передачи «короткие»: при 100 км/ч на пятой – уже 3000 об/мин. А выше 3500 у двигателя пробуждается громкий голос. На высокой скорости он тонет в общем шумовом фоне, а вот при интенсивном разгоне мотор не дает о себе забыть. Но по сравнению с прежним «Рио» все-таки лучше: готов поверить в обещанные 5 дБ снижения внутреннего шума.

Узкие извилистые дорожки не смущают. В меру острый руль (три оборота от упора до упора) радует небольшим усилием, при этом обеспечивает неплохую связь с дорогой. На свободных круговых развязках немного «похулиганим»: ограниченная правилами скорость явно выше той, на которой можно описать круг. Но здесь четко видно: «игривость» «КИА-Рио» распространяется только на штатные режимы движения. Попытка втянуть его в слишком тесный поворот, прибавляя газу, приводит к вывешиванию внутреннего колеса. Тяга на

«В новом «КИА-Рио» изменилось все, кроме названия…»

(Жан-Шарль Ливьен, старший вице-президент «КИА моторс Европа»)

подушка не мешает посадке, хотя высокие жаловались: коротковата. Руль, в отличие от многих конкурентов, регулируется только по наклону, но неудобства не ощущаешь – поза водителя подобрана очень удачно. Тянуться не приходится ни к переключателям, ни за рычагом коробки передач. Разве что к прикуривателю, но с вредными привычками сегодня принято бороться… Кстати, рядом с ним дополнительное гнездо питания – мало ли что придется подключить.

Экскурсия в багажник порадовала – под полом полноразмерная запаска, и даже на литом диске. Никаких тюбиков с клеем, надежнее лишнего колеса ничего пока не придумали. Впечатляет перечень размерностей шин для «Рио»: от скромных 175/70R14 до эффектных 205/45R16. Кстати, тестовые машины обуты в «умеренные» шины 185/65R14 и 195/55R15. Разницу ощутить легко: на покрышках с более высоким профилем куда комфортнее катить даже по гладким дорожкам парижских предместий.

Следующая «остановка» под капотом. Здесь возможны три варианта: бензиновые моторы 1,4 и 1,6 л (старший

«ЗА ЛУЧШИЕ В КЛАССЕ ПОКАЗАТЕЛИ!»

В недорогом автомобиле стоимость двигателя весома, потому в европейском B-классе немногие позволяют себе внедрять новые моторы. «КИА-Рио» обзавелся двумя основательно модернизированными бензиновыми двигателями.

1,4-литровый агрегат мощностью 97 л. с. не имеет ничего общего с моторами прежнего «Рио». Скорее он родственник 16-клапанному агрегату «Хёндэ-Акцент» с уменьшенным ходом поршня. Новая система рециркуляции позволила ему вписаться в нормативы Евро IV и при этом, по утверждению «КИА моторс», быть на 17,5% мощнее одноклассников.

1,6-литровый двигатель также имеет «унифицированного» предка «Хёндэ», но оснащен регулированием фаз газораспределения, благодаря чему может похвастать не только высокой мощностью (110 л. с.), но и очень удобным для водителя распределением крутящего момента по оборотам.

Оба мотора – с обычной дроссельной заслонкой без электропривода и отличаются «живым» характером.





Во внешности хэтчбека «КИА-Рио» проступают черты первого «Форда-Фокус» и «Мазды-3» – пожалуй, самых запоминающихся в своем классе.



колесах, разумеется, пропадает, машина начинает равномерно скользить наружу, быстро теряя скорость. Безопасно, но вовсе не азартно. Жесткая короткоходная подвеска не дает «Рио» раскачиваться и «раздумывать» над каждой командой водителя, но позволяет реализовать высокие сцепные качества низкопрофильных шин.

Следующий – седан с таким же двигателем. Поведением на дороге он отличается несильно, разве что мелкие неровности переносит гораздо спокойнее. Впрочем, во многом это заслуга шин. Надежда, что седан тише хэтчбека, не оправдалась – все примерно так же.

А теперь – «дефицитный» на тест-драйве двигатель 1,4 л. На первый взгляд с ним «Рио» почти не утратил динамики. Передаточные числа коробки и главная передача такие же, это подтверждают показания спидометра и тахометра. Удачный мотор – почти не проигрывает «старшему» на низких оборотах, более заметно уступает лишь в разгоне после 4500 об/мин. Однако заметить это не так просто, если сразу не пересесть из одной машины в другую.

На «сладкое» – турбодизель. Кстати, для активного водителя он гораздо интереснее бензинового, а его экономичность – неплохой бонус. Двигатель полностью оправдывает ожидания и предлагает несвойственное малолитражкам ускорение в диапазоне от 1700 до 4000 об/мин. При этом даже «чугунные» правые ноги журналистов не смогли загнать средний расход топлива выше 8 л/100 км. Шум и вибрации подавлены, как восстание на Сенатской площади. Увы, в России «КИА-Рио» с дизелем, вероятно, не появится – цена высока.

Нет сомнений: на европейском рынке новый «КИА-Рио» ждет успешное будущее, и планы продать в Европе в первый год 40 тысяч автомобилей выглядят даже скромными. Судьба «КИА-Рио» в России видится не столь радужной – для «корейца» явно дороговат. Предварительная цена базовой комплектации LX с двигателем 1,4 л и механической коробкой передач приближается к 14 тыс. долларов. Собирать машину на российских предприятиях пока не планируют, адаптировать подвеску, кстати, тоже. Факт, однако, что новый «КИА-Рио» – большой шаг вперед по сравнению с тем, что наматывает километры в редакционном парке. Кстати, сборка предыдущей модели в Калининграде уже прекращена… □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	KIA RIO хэтчбек (седан)		
	1,4	1,6 CVVT	1,5 CRDi
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина		3990 (4240)	
ширина		1695	
высота		1470	
база		2500	
колея спереди		1470	
сзади		1460	
Радиус поворота, м		4,9	
Снаряженная масса, кг	1079 (1064)	1079 (1064)	1146 (1131)
Полная масса, кг	1600 (1580)	1600 (1580)	1650
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,3	10,2	11,5
Макс. скорость, км/ч	177	190	176
Топливо	АИ-95		ДТ
запас топлива, л	45		45
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	5,2	5,4	4,1
городской цикл	7,9	8,4	5,7
смешанный цикл	6,2	6,5	4,7
Кузов			
Кол-во дверей/мест		5/5 (4/5)	
Объем багажника, л		270/775 (390/1145)	
Двигатель			
Расположение		спереди поперечно	
Конфигурация		P4	
Число клапанов		16	
Рабочий объем, см³	1399	1599	1493
Мощность, кВт/л. с.	70/97	82/112	80/110
при об/мин		6000	
Крутящий момент, Н·м	125	146	235
при об/мин	4700	4500	2000
Трансмиссия			
Тип		переднеприводная	
Коробка передач		М5	
Ходовая часть			
Подвеска: спереди		независимая типа «Мак-Ферсон»	
сзади		упругая поперечная балка	
Рулевое управление		реечное с усилителем	
Тормоза: передние		дисковые вентилируемые	
задние		дисковые	
Размер шин		175/70R14; 185/65R14; 195/55R15; 205/45R16	
Безопасность			
Активная		ABS, EBD, дополнительно ESP	
Пассивная		2 фронтальные подушки безопасности, дополнительно: боковые +«шторки» + активный подголовник водительского сиденья	

ЧЕЙ ТЫ, СЫНКУ?

Андрей Кочетов. Фото: Георгий Садков



Сын Востока – так переводится название китайского претендента на место в бизнес-классе. Посвященные сразу скажут, что «сынок» произошел от «Дэу-Магнус». Пожалуй, так: фары, линии кузова, характерный срез багажника, задние фонари напоминают «корейца» образца 2000 года.

Тем не менее обвинить предприятие «Чери» в плагиате вряд ли удастся. Форма радиаторной решетки, геометрические размеры кузова все же отличаются, да и начинка совсем другая. Это скорее сборная Японии на выезде. Моторы и коробки передач изготовлены по лицензиям «Мицубиси» и «Айсин», многорычажная задняя подруливающая подвеска очень напоминает «Хонду-Аккорд», а передняя – уже ставший интернациональным «Мак-Ферсон».

«Сын Востока» небогат силовыми агрегатами: их всего два. Машины попроще комплектуют мотором 2,0 л и механической коробкой. Неудивительно, что едут они поскучнее, чем 2,4-литровая версия с «автоматом». Справедливости ради отметим, что по данным производителя разгон до сотни у младшего мотора быстрее... но это только парадные цифры. В реальных условиях двухлитровый двигатель слабоват для такого большого автомобиля, что особенно заметно на затяжном подъеме или при обгоне. Благодаря большему крутящему моменту машина с мотором 2,4 л кажется в движении более цельной и гармоничной.

ORIENTAL SON

- Выпускается в Китайской Народной Республике предприятием «Chery Automobile» с 2003 года. Осенью автомобиль начнут продавать в России.
- Двигатели: бензиновые 2,0 и 2,4 л (125 и 129 л. с.)..
- Коробки передач: 5-ступенчатая, 4-ступенчатый «автомат».
- Комплектация: два уровня.
- Ориентировочная цена: от $20 000.

Да и «автомат» неплох: запаздывания невелики, переключение мягкое, едва заметное, в режиме «кик-даун» охотно переходит на более низкую передачу. У него есть ручной режим, не позволяющий водителю переключаться самостоятельно по достижении максимальных оборотов.





Салон в «базе» далеко не беден, но рулевое колесо из дешевенькой пластмассы как будто не отсюда.

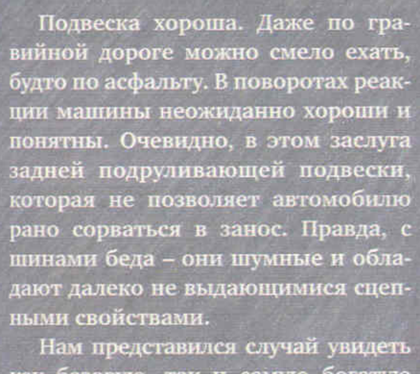
В максимальной комплектации руль, обшитый кожей со вставками под дерево, восстанавливает гармонию.



В «базе» – механическая коробка передач и магнитола с CD-проигрывателем.

У топ-версии вместо магнитолы – многофункциональный дисплей.





Подвеска хороша. Даже по гравийной дороге можно смело ехать, будто по асфальту. В поворотах реакции машины неожиданно хороши и понятны. Очевидно, в этом заслуга задней подруливающей подвески, которая не позволяет автомобилю рано сорваться в занос. Правда, с шинами беда – они шумные и обладают далеко не выдающимися сцепными свойствами.

Нам представился случай увидеть как базовую, так и самую богатую комплектацию. «Бедная» версия вовсе не так бедна: кожаный салон, климатическая установка, электропакет (четыре стеклоподъемника, складывающиеся зеркала с подогревом, центральный замок с дистанционным уп-



Задний диван роскошен и огромен, места для ног хватит даже очень рослым.



Задним пассажирам в дороге скучно не будет – к их услугам индивидуальные TV-мониторы.



На порогах передних дверей светящаяся надпись.

равлением), ABS, две подушки безопасности. Водительское сиденье с электроприводами и подогревом – штатное, как и магнитола с CD-чейнджером.

Богатая машина внешне почти не отличается. Ее выдают только шестнадцатидюймовые колеса и люк. Зато салон по-восточному роскошен. На цветной жидкокристаллический экран центральной панели выводится информация от навигационной системы, аудиоустановки, изображение со встроенной в задний бампер видеокамеры при включении заднего хода. Автомобиль оснащен четырьмя подушками, датчиком дождя, встроенной системой хэндс-фри, балует подогревом всех сидений и шторкой заднего стекла с электроприводом.

Стоит ли покупать такой автомобиль? Однозначно ответить сложно. О надежности «китайцев» пока ничего не известно. Качество их сборки зачастую уступает корейским машинам, хотя у «Сына Востока» мы не нашли явных огрехов. На российском рынке в этой нише прочные позиции у «Хёндэ-Соната» и «КИА-Маджентис», а «Шевроле-Эванда» наступает им на пятки. Малоизвестному «Чери» придется трудно – разве что цена может стать сильным аргументом. В окончательном виде мы узнаем ее с началом продаж в России, намеченным на осень. То есть – вот-вот. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	CHERY ORIENTAL SON 2,0 л	CHERY ORIENTAL SON 2,4 л
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4785	
ширина	1818	
высота	1445	
база	2700	
колея спереди/сзади	1550/1530	
Снаряженная масса, кг	1440	1470
Полная масса, кг	1815	1845
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,5	13,5
Макс. скорость, км/ч	190	190
Топливо	АИ-92	
запас топлива, л	60	
Кузов		
Число дверей/мест	4/5	
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1997	2350
Мощность, кВт/л. с.	92/125	95/129
при об/мин	6000	5500
Крутящий момент, Н·м	168	198
при об/мин	3000	3000
Трансмиссия		
Привод	переднеприводная	
Коробка передач	M5	A4
Главная передача	3,72	4,41
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза:		
передние/задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	205/65R15	205/55R16
Безопасность		
Активная	ABS	
Пассивная	2 подушки	4 подушки

РЕЗЮМЕ

Chery Oriental Son – большой комфортабельный седан для неспешной езды по дорогам с любым покрытием. Подарок смелому оригиналу, желающему выделиться среди известных марок.

(+) Хорошая плавность хода, неплохие сборка и подбор отделочных материалов, богатая комплектация.

(–) Слабая разгонная динамика версии 2,0 л, очень шумные и жесткие шины, неудобная регулировка рулевой колонки, очень светлый непрактичный салон.





ГАУЧО НА ВОЛГЕ

Алексей Липман. Фото: Георгий Ахадов

В январе 2005-го ГАЗ сообщил о намерении использовать для «Волги» двигатели «Крайслер». Новость прозвучала в период непростых переговоров с Заволжским моторным заводом о ценах на его двигатели, поэтому воспринималась как дополнительный аргумент в споре. Впрочем, вскоре выяснилось, что ГАЗ давно работает в этом направлении. Нам предоставилась возможность не только посмотреть на «Волгу» с таким двигателем, но и опробовать ее на дороге.

ПЕРВЫЙ РЕЙС

На первый взгляд, ничем не примечательный ГАЗ-31105, только выхлопная труба большего диаметра, чем обычно. Да это же Евро II – мотористы требуют снижения сопротивления выпускной системы. Внутри все привычно, хотя приборы, как мы точно знаем, адаптированы к датчикам и блоку управления двигателя.

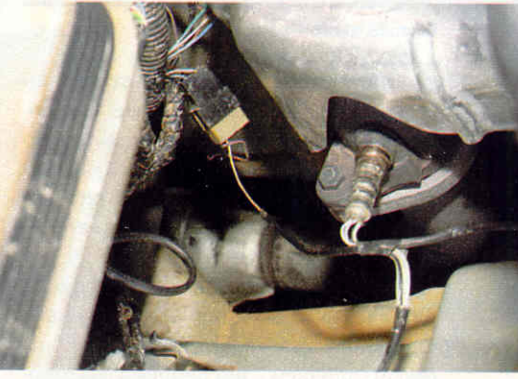
Непривычное начинается с поворота ключа: не слышно бензонасоса… Приятно! Завод применил погружной бензонасос. Правда, после нескольких пусков выяснилось, что у водителя все-таки осталась возможность диагностировать его работу на слух.

Запускаем двигатель и внимательно слушаем: похоже, он работает тише, чем обычный «волговский». Это подтверждают и заводские испытатели. Ременный привод распределительных валов, уравновешивающие валы и новая система выпуска сделали свое дело.

Неспешно разгоняемся, привыкая к поведению автомобиля. Приятное ощущение тяговитости после троганья до

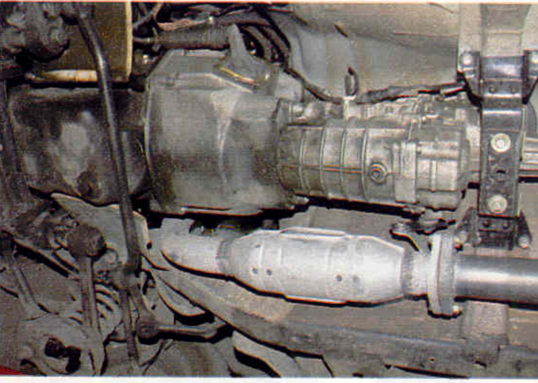


Мексиканский гость под нижегородским капотом– «Крайслер» 2,4L-DOHC.



Кислородный датчик в выпускной трубе как можно ближе к мотору.

Впрыск, нейтрализатор – вот и реальные Евро II.



Двигатель «Крайслер» способен существенно повысить потребительские качества «Волги».

2000 об/мин – и подхват при приближении к 4000 об/мин. Характеристики двигателя обеспечивают динамичный разгон до 150 км/ч и максимальную скорость 178 км/ч при оборотах немногим выше оборотов максимальной мощности. Удачная стыковка двигателя и трансмиссии! Достигли этого, применив главную пару с меньшим передаточным числом – 3,58 вместо прежних 3,9 и установив коробку передач с «газелевским» рядом. Результат отменный! Разгон до сотни ускорился на 2 с, расход топлива в городе понизился на 0,5 л, и это, как надеются на ГАЗе, еще не предел. Даже на таких скоростях шум двигателя не становится неприятным и назойливым.

Выяснилось, что таким же двигателем оснащают «джипы» «Либерти» и «Рэнглер» – лишний повод проверить его тяговые свойства. Вторая передача... Имитируем движение в пробке: трогаемся, немного добавляя газ, и разгоняемся – уверенно, без рывков.

Поехали в ближайший лесочек по песчаным дорожкам, преодолевая колею в пределах клиренса. Легко заехали на ровную площадку, машина идет хорошо, переключаемся на II передачу, а зря – сели! Неужели без буксира не обойтись? Но нет: аккуратно дозируя пробуксовку сцепления, тронулся и выехал.

ПРИСПОСОБЛЕНЕЦ

Нетрудным тестом на проходимость завершили дорожный этап и перешли к изучению матчасти. Коллеги напомнили, что этот двигатель ставят не только на «джипы», но и на «крайслеры»: «Вояджер» и «Циррус». Выпускают моторы с 1994 года в Мексике, в городе Салтилло близ Мехико.

Открываем капот. Двигатель разместился аккуратно – будто «Волгу» под него задумали. Между тем по высоте он больше родного за счет уравновешивающих валов, размещенных в масляном карте-


Шкивов много – ремень один.

ре. Они гасят силы инерции второго порядка, вращаясь вдвое быстрее, чем коленвал. Чтобы двигатель не «сел» на балку, ее среднюю часть вырезали и опустили на 18 мм. В серии, конечно, будет унифицированная поперечина для автомобилей с разными двигателями.

Подушки двигателя «волговские», а вот картер сцепления оригинальный. Сцепление тоже «волговское», но с серьезным отличием – нет демпфера на ведомом диске! Американцы применили интересное решение – двухмассовый маховик. Иначе говоря, в маховик встроен демпфер крутильных колебаний двигателя, что безусловно снижает шум и увеличивает ресурс «газелевской» коробки. Блок цилиндров чугунный. Крышки коренных подшипников выполнены как единая деталь, что повышает жесткость всей конструкции, способствуя увеличению ресурса и снижению расхода масла. Головка цилиндров алюминиевая, с четырьмя клапанами на цилиндр, которые приводятся в действие через рокеры, два распредвала и зубчатый ремень приводит водяной насос.

Обратили внимание на довольно большой шкив коленвала. Вероятно, такой нужен для большей отдачи генератора на низких оборотах двигателя при эксплуатации его на джипе. В комплектации двигателя предусмотрены насос ГУРа и компрессор кондиционера.

Кажется, все есть, а когда же в серию? Конструкторы охладили наш пыл. Сейчас проходят доводка программы управления двигателем и испытания. Крайслеровские программы не подходят для «Волги», в частности, по расходу топлива и шумности на некоторых режимах. Тем не менее уже заказаны двигатели для пилотной партии автомобилей. Дальнейшая судьба проекта во многом зависит от покупателей. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	ГАЗ-31105
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4921
ширина	1812
высота	1422
база	2800
колея спереди/сзади	1500/1444
Радиус поворота, м	5,8
Снаряженная масса, кг	1400
Полная масса, кг	1790
Время разгона 0- 100 км/ч, с	11,2
Максимальная скорость, км/ч	178
Топливо/запас топлива, л	АИ-92/70
Расход топлива, л/100 км:	
магистральный цикл	8,8
городской цикл	10,9
60 км/ч	6,1
90 км/ч	7,8
120 км/ч	10,8
Кузов	
Количество дверей/мест	4/5
Двигатель	
Расположение	спереди продольно
Конфигурация	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см^3	2429
Диаметр цилиндра, мм	87,5
Ход поршня, мм	101
Степень сжатия	9,5
Мощность, кВт/л.с.	112/150
при об/мин	5500
Крутящий момент, Н·м	224
при об/мин	4200



МЕЖДУ «ФАБИЕЙ» И ВЕРТОЛЕТОМ

Сергей Клочков.
Фото автора

Столетие производства автомобилей «Шкода» отпраздновали в курортном местечке Марианске-Лазне. Сюда на минеральные источники уже лет двести съезжается весь свет поправить здоровье. Английский король Эдуард VII, Гончаров, Шопен, Достоевский, Дворжак, Гете совершали променад в тенистых аллеях после целебных процедур.

Нам же предложили промчаться по узким предгорным дорожкам в качестве штурманов на боевых раллийных «шкодах-фабия WRC» (повторив тем самым заезд годичной давности – ЗР, 2005, № 12). И полюбоваться на здешние красоты из кабины вертолета, барражирующего над мчащимися по серпантину болидами. А в перерыве между этими аттракционами дали прокатиться по окрестностям на новых универсалах «Шкода-Октавия» с полным приводом. Модель дебютировала в Европе еще в конце прошлого года, у нас должна появиться до конца нынешнего.

Для начала выбрал более динамичную машину – бензиновую 150-сильную. Просторный, стильный, солидный салон настраивает на степенную езду. Но я еще не отошел от лихих проходов горных связок в машине, недавно вернувшейся с ралли Акрополис. И оставаясь в таком настроении, принялся перещелкивать передачи шестиступенчатой коробки. По сравнению с переднеприводной машина поднялась на пяток сантиметров, но это почти не сказалось на управляемости. Правда, когда зазевавшись попадаешь в яму или на бугор в повороте, корму «переставляет» на внешнюю сторону поворота больше, чем ожидаешь.

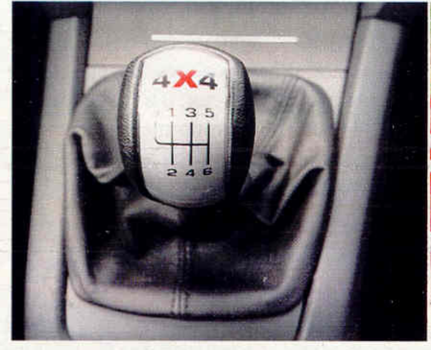
Выбравшись на альпийский луг, замечаю грунтовку, уходящую к деревеньке. В моей карте этот маршрут не значится, но уж очень велико желание прохватить по сланцевой дорожке. На скорости за 80 новая «Октавия», оставляя чуть заметный пылевой шлейф, доставила меня до живописного поселения в считанные минуты. Если бы не постоянная дробь сланцевых пластинок по днищу, решил бы, что под колесами асфальт. Подвески высокого автомобиля





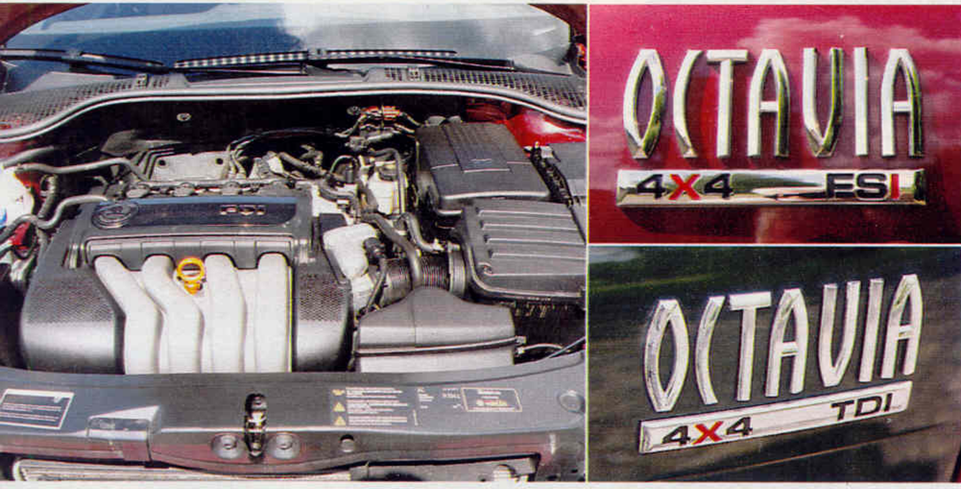
Спокойный, вальяжный салон – признак породистого автомобиля.

Лаконичное руководство на рычаге коробки передач не нуждается в комментариях.



«Свет в конце тоннеля» позволяет судить о глубине багажника.

Полный привод у новой «Октавии» выдает себя увеличенным расстоянием между колесами и арками.



FSI на клапанной крышке – визитная карточка системы непосредственной подачи топлива в цилиндры.

проглатывают неровности сельской дороги бесшумно, не отвлекая от удовольствия управления.

Отличие автомобиля с дизелем – в ритме переключения передач. Их необходимо уместить в 4000 оборотов коленвала. Поэтому манипулировать рычагом приходится чаще, чтобы поймать стрелку тахометра до этого числа. Дизель, порыкивая при переключениях, с упорством бульдозера тянет «Октавию» в гору, не замечая подъемов, кажется, любой крутизны. Спускаясь, вовсю торможу двигателем – и успеваю к своему вертолетному рейсу. Знакомство с новой для меня машиной состоялось. Теперь ждем начала продаж в России: и в стандартной комплектации полноприводные «октавии» стоят около 30 тысяч долларов. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SKODA OCTAVIA 4X4 2,0FSI	SKODA OCTAVIA 4X4 2,0TDI
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4572	
ширина	1769	
высота	1495	
Снаряженная масса, кг	1465	1490
Полная масса, кг	2125	2150
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,7	12,9
Макс. скорость, км/ч	202	181
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	11	7,7
загородный цикл	6	4,9
Кузов		
Количество дверей/мест	5/5	
Объем багажника, л	580/1620	
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1984	1968
Мощность, кВт/л.с.	110/150	103/140
при об/мин	6000	4000
Крутящий момент, Н·м	200	320
при об/мин	3500	1750
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	M6	



СЕКРЕТНЫЙ ГРАНД

Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков

Направляясь за «Гранд Витарой» в салон одного из дилеров «Сузуки», я до последней минуты сомневался: действительно ли вседорожник окажется абсолютно новым, как нам обещали? Дело в том, что тогда, в самом конце июля, никакой информации о новом поколении европейской версии «Витары» найти не удалось – везде речь шла лишь о грядущей осенней презентации в Европе...

Вот она! Узнать засекреченную гостью в строю моментально состарившихся «гранд витар» не составило труда – более широкий и низкий кузов, серьезное выражение «лица»... И правда, абсолютно другая, повзрослевшая машина! «Будьте поосторожнее – мы ее пока никому не даем на тест, исключение только для вас», – напутствует менеджер, но я уже выкатываюсь за ворота.

НАРОДНАЯ ЛЮБОВЬ

Признаюсь, в такой ситуации я оказался впервые. Отправляясь в тестовую поездку за город, понятия не имел, какая начинка скрыта под сверкающим кузовом – не было ни технической характеристики, ни цен. Единственным официальным источником стал... паспорт транспортного средства, где значилось: рабочий объем двигателя 2 л, мощность 145 л.с. Остальные данные позаимствовали у праворульного аналога «Эскудо».

Сидя за рулем, невольно обращаешь внимание на машины той же модели, что у тебя, не так ли? Вот и теперь: неожиданным открытием стало обилие «гранд витар» на улицах Москвы. За что автомобилисты так любят машину теперь уже предыдущего поколения? Прежде всего, пожалуй, за «взрослую» полноприводную трансмиссию и «отдельную» раму, которыми не может похвастать ни один из одноклассников. Едва распахнув дверь, сразу бросил взгляд в пространство между передними сиденьями, надеясь увидеть на привычном месте селектор раздаточной коробки, и... не нашел его. А что это тут на консоли? Эврика – отныне трансмиссией заведует вращающаяся рукоятка.

Следующим этапом знакомства стал осмотр снизу. Как и следовало ожидать,

SUZUKI GRAND VITARA

- Второе поколение идет на смену модели, выпускавшейся с 1998 г. Представлен под именем «Escudo» в Японии весной 2005 г. Европейский дебют машины состоится в сентябре на салоне во Франкфурте.
- Двигатели: 2,0 и 2,7 л (145 и 183 л.с.).
- Коробки передач: 5-ступенчатая «механическая, 4- и 5-ступенчатые «автоматы». Постоянный полный привод.
- Тестовый автомобиль: 2,0 л, 145 л.с., автоматическая 4-ступенчатая коробка передач.

полноценной рамы, как у предшественницы, здесь нет – таковы современные тенденции. Многие автопроизводители чуть лукавят, используя понятие «интегрированная рама». «Сузуки» – не исключение, ведь формально кузов «Гранд Витары» несущий. Однако массивные лонжероны, стальная защита двигателя и коробки передач вселяют оптимизм. Неплохая заявка на универсальность!

ШАГАЕМ ПО МОСКВЕ

В отличие от предыдущей «Витары», нынешняя заметно тише и в целом комфортабельней. По-европейски плотные подвески позволяют чувствовать себя, словно в высокой легковушке. С ростом скорости ожидаешь заметных кренов и раскачки, но напрасно! «Гранд Витара» весьма охотно проходит повороты, деликатно предупреждая водителя о приближении критического режима лишь писком шин.

Основа хорошей управляемости – весьма жесткая подвеска, не допускающая пробоев, но охотно считающая и передающая на кузов дорожную «мелочь». Справедливости ради отметим: такое свойственно и большинству конкурентов. Вернуться на землю и почувствовать себя водителем «паркетника», при-



Комбинация приборов с модными «колодцами» не испортила бы иной автомобиль спортивного толка! Эргономика на высоте.

Передняя панель сделана из добротного, хоть и жесткого пластика. Накладки «под алюминий» и практичная обивка удобных передних сидений оставляют приятное впечатление.

Управление трансмиссией возложено на селектор «автомата» и вращающуюся ручку на консоли.

Нежные пластиковые фартуки под передним бампером и неприкрытая выпускная система ограничивают возможности машины вне асфальта.

Запас пространства над головой и до переднего сиденья достаточен. Как и положено современному «паркетнику», углы наклона половинок спинки регулируются.

Под капотом нашего образца 2-литровый мотор мощностью 145 л.с.

Запасное колесо на пятой двери экономит немало места для поклажи.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ

Модель	SUZUKI GRAND VITARA
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4390
ширина	1810
высота	1695
база	2640
колея спереди/сзади	1540/1560
Снаряженная масса, кг	1550
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/66
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	8,6
Кузов	
Конструкция	несущий
Количество дверей/мест	5/5
Двигатель	
Расположение	спереди продольно
Конфигурация	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, $см^3$	1995
Мощность, кВт/л.с.	107/145
при об/мин	6000
Крутящий момент, Н·м	193
при об/мин	4000
Трансмиссия	
Тип	постоянный полный привод
Коробка передач	А4
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	барабанные
Размер шин	225/65R17

том довольно тяжелого, заставляет двигатель. Он выходит на максимальную мощность к 6000 об/мин, но лишний раз продавливать педаль в «кик-даун» не слишком хочется – после 4000 оборотов голос двигателя преобладает над остальными шумами.

Увы, в тишине «Гранд Витара» демонстрирует весьма неторопливый разгон. Работа «автомата» тоже неидеальна: рывки ощутимы и при переводе рычага в положение «D» в начале движения, и при переключениях вверх и вниз. Впрочем, если уж так любите прохватить с ветерком, дождитесь машины с V-образным шестицилиндровым двигателем объемом 2,7 л мощностью 183 л.с. и пятиступенчатой автоматической коробкой.

НЕ НАДО ГРЯЗИ?

Как гласит европейская статистика, владельцы даже серьезных вездеходов покидают асфальт и съезжают на проселок лишь несколько раз в год. Но у нас свои правила игры, при которых выражение «с места в карьер» приобретает буквальный смысл.

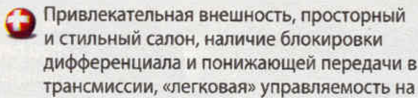
Под удивленные взгляды водителей КамАЗов, выстроившихся в очередь на погрузку, мы спускаемся в песчаную воронку. Поворот ручки в положение «4H-lock», и на панели приборов вспыхивает красным пиктограмма блокировки межосевого дифференциала. «Гранд Витара» охотно рвется в бой, но вскоре, соскользнув задней осью, вязнет в глиняной «сгущенке». Придется просить подмогу? «4L-lock» – и мы медленно, но верно выползаем из песчаного плена даже на всесезонных покрышках «Бриджстоун-Дьюэлер».

Не стоит забывать, что эта машина вовсе не претендует на роль УАЗа! Ее стихия в первую очередь – тот самый «паркет», то есть все-таки дорога, и лучше с покрытием, а никак не бездорожье.

Для своего класса машина демонстрирует весьма достойную проходимость в сочетании с не менее достойным уровнем комфорта и управляемости на асфальте. Отличный рецепт для завоевания популярности! □

РЕЗЮМЕ

При разумной цене «Гранд Витара» способна потеснить конкурентов благодаря новизне и удачному сочетанию практичности городского универсала с внедорожными качествами.



(+) Привлекательная внешность, просторный и стильный салон, наличие блокировки дифференциала и понижающей передачи в трансмиссии, «легковая» управляемость на высоких скоростях.

(–) Довольно шумный двигатель, резковатый в переключениях «автомат».

Автомобиль предоставлен официальным дилером «Сузуки» компанией СИМ.

ЧЕРЕЗ ДВЕ СТУПЕНИ

Юрий Нечетов. Фото автора и FIAT

Увидев впервые «Альфа-Ромео 159», испытал двойственное чувство: восхищение смешалось с некоторым разочарованием. Прекрасные пропорции и легкие, чистые линии – марка безошибочно опознается с любого ракурса и расстояния! Но от дизайнеров ателье Джуджаро, которые занимались стилистикой в содружестве с центром стиля «Альфа-Ромео», ожидал более смелого полета фантазии. А новая модель уж слишком похожа на прежнюю 156-ю.

НЕ ВЕРЬ ГЛАЗАМ, ВЕРЬ ЧИСЛАМ!

Лишь присмотревшись, а потом изучив пресс-релиз, убедился: это все-таки новая машина. Потяжелев на 200 кг, прибавив 225 мм в длину и 85 мм в ширину, увеличившись на 105 мм по базе на 58 и 50 мм по колеям, эта «Альфа» догнала и перегнала даже старшую 166-ю: модель 159 лишь на 60 мм короче благодаря компактному багажнику. Видно, не случайно ее цифровой индекс перепрыгнул сразу через две ступени.

Конечно, стало просторнее и в салоне. В эргономике есть понятие перцентиль: упрощенно – это процент людей, чьи габариты не превышают заданных. Так вот, передние кресла выросли с 97-го перцентиля до 99-го, а задние – с 70-го до 82-го. А потому за водителем ростом 188 см свободно усядется 178-сантиметровый пассажир, тогда как в предыдущей модели – максимум 169 см. Но сохранившаяся «дискриминация» задних пассажиров подчеркивает: этот автомобиль – для водителя, он здесь – главный.

У 156-й «Альфы» линейка двигателей начиналась со скромных «твин спарков» объемом 1,6 и 1,8 литра, мощностью 120 и 140 л. с. На 159-й младший мотор 1,9 JTS (Jet Thrust Stoichiometric): 160 л. с., непосредственный впрыск топлива, два регулируемых распредвала (Twin Phaser). Пару других бензиновых моторов из этой серии удалось опробовать на ходу.



«ДЕРЖАНИЕ ДОРОГИ»

Именно так можно перевести название одной из глав пресс-релиза – Roadholding. Цепкость машины ощущаешь сразу, она подстегивает и пьянит. Кажется, нет предела возможностям «Альфы» – не пискнув резиной, без малейшего намека на снос или потерю управления она держится за дорогу, когда ты успел уже и испугаться, и раскаяться, и в душе поклясться больше не лихачить! Новые алюминиевые подвески (сзади – многорычажная) обеспечивают просто феноменальные реакции, особенно в сочетании с острейшим рулем: лишь 2,2 оборота от упора до упора. Да и тормоза –



У «Альфа-Ромео 159» есть все данные, чтобы завоевать популярность в России. Не хватает только внятной маркетинговой политики.

«песня»: со 100 км/ч машина останавливается всего через 36 м! И даже после десятка замедлений подряд дистанция возрастает из-за нагрева лишь примерно на метр. Большинство седанов D-класса остановились бы у отметки 41 м.

Хорош и мотор 2,2 JTS мощностью 185 «лошадей» – достаточно напористый, уверенно тянет на любых оборотах и идет в разгон даже на VI передаче. Оба четырехцилиндровых мотора не только мощные, но и легкие. Алюминиевые головки и блоки обеспечивают выигрыш в массе около 20%. Это помогло добиться лучшей развесовки, а значит, более чутких и быстрых реакций машины. Отлично работает новая шестиступенчатая коробка с укороченными ходами рычага – отщелкивать передачи одно удовольствие! Чуть позже появятся гидромеханический «автомат» и роботизированный Selespeed.

Но все познается в сравнении: V-образная «шестерка» 3,2 JTS в 260 л. с. просто покорила. «Бросок» до сотни – всего 7 секунд под сочный, с металлическими нотками, рык! Кстати, даже на холостых оборотах мотор выделяется характерной шестицилиндровой модуляцией, а о его эластичности можно слагать сказки.

Но это еще не все. Чтобы реализовать такую тягово-

«Альфа-Ромео 159» заметно отличают от модели 156 размеры и… ручки на задних дверях.

оруженность, трехлитровые «Альфы» выпускают только с полноприводной трансмиссией Q4. Да не просто с вискомуфтой, подключающей корму лишь при пробуксовке передних колес, а с постоянным полным приводом и тремя дифференциалами. Между осями стоит несимметричный самоблокирующийся «Торсен», в нормальных условиях делящий момент в соотношении 43:57 в пользу задних колес. Учитывая меньшую нагрузку на них, мести «хвостом» повороты в заносе было бы проще пареной репы, если бы не система стабилизации – увы, неотключаемая. На скользком же покрытии распределение момента изменяется в диапазоне от 22:78 до 72:28. Подобную трансмиссию ставят, кстати, на универсалы «Кроссвэгон» и «Спортвэгон».

Есть и три турбодизеля: восьми- и шестнадцатиклапанный мощностью, соответственно, 120 и 150 л. с. и новая 200-сильная рядная «пятерка» 2,4 JTDm с роскошным моментом в 400 Н·м. Столь высокие удельные показатели (литровая мощность всех агрегатов превышает 80 л. с.) в сочетании с отличной экономичностью достигнуты благодаря наддуву с турбиной переменной геометрии, интеркулеру и системе питания «коммон рейл» с давлением в 1600 бар. Среди оригинальных технических решений – особо прочные и легкие шатуны. Естественно, все силовые агрегаты удовлетворяют нормам Евро IV, а с некоторыми доработками – и перспективным Евро V.

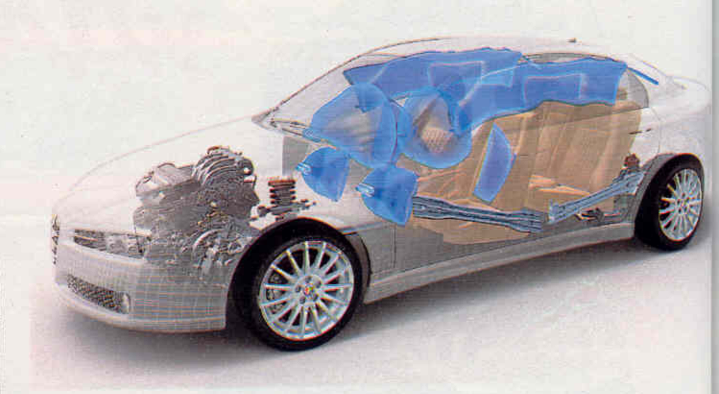
Фирменная черта приборов «Альфа-Ромео» – при выключенном зажигании все стрелки смотрят вниз.

Двигатель «Альфы» активируют радиоключом и кнопкой «старт-стоп». Колодцы приборов на алюминиевой консоли развернуты к водителю.

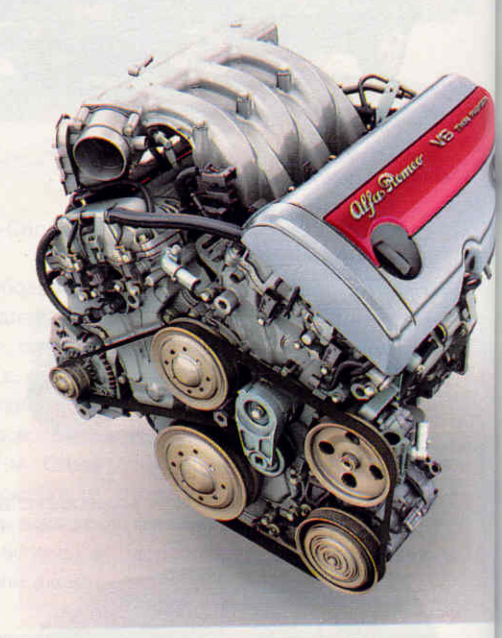
Сзади достаточно просторно в ногах, но пассажир ростом 180 см подпирает потолок.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	ALFA ROMEO 159					
	1,9 JTS	2,2 JTS	3,2 V6	1,9 JTDm 8V	1,9 JTDm 16V	2,4 JTDm
Общие данные						
Размеры, мм:						
длина	4660					
ширина	1828					
высота	1417					
база	2700					
колея спереди/сзади	1578/1555					
Радиус поворота, м	5,6					
Снаряженная масса, кг	1480	1490	1740	1525	1535	1630
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,7	8,8	7,0	11,0	9,4	8,4
Макс. скорость, км/ч	212	222	240	191	210	228
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/70			Дизельное/70		
Расход топлива, л/100 км:						
загородный цикл	6,6	7,3	8,5	4,9	4,8	5,4
городской цикл	12,2	13,0	15,9	7,8	8,1	9,3
смешанный цикл	8,7	9,4	11,5	5,9	6,0	6,8
Кузов						
Количество дверей/мест	4/5					
Объем багажника (VDA), л	405					
Двигатель						
Расположение	спереди поперечно					
Конфигурация	P4		V6	P4		P5
Число клапанов	16		24	8	16	20
Рабочий объем, см³	1859	2198	3195	1910	1910	2387
Степень сжатия	11,3	11,3	11,2	18,0	17,5	17,0
Мощность, кВт/л. с.	118/160	136/185	191/260	88/120	110/150	147/200
при об/мин	6500	6500	6200	4000	4000	4000
Крутящий момент, Н·м	190	230	322	280	320	400
при об/мин	4500	4500	4500	2000	2000	2000
Трансмиссия						
Тип	передне-приводная		полно-привод-ная	передне-приводная		
Коробка передач	M6					
Ходовая часть						
Подвеска:						
спереди	независимая, разнесенные двойные поперечные рычаги					
сзади	многорычажная					
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем					
Тормоза:						
передние	дисковые вентилируемые					
задние	дисковые		вентили-руемые диско-вые	диско-вые		вентили-руемые диско-вые
Размер шин	205/55R16	215/55R16	225/50R17	215/55R16		225/50R17
Безопасность						
Активная	VDC, ASR, HBA, EBD					
Пассивная	восемь подушек безопасности					



У новой «Альфы» восемь подушек безопасности, включая громадную 120-литровую для пассажира и пару коленных.



Благодаря переменным фазам газораспределения Twin Fuser, не менее 90% огромного момента – 322 Н·м нового мотора 3,2 JTS готовы выдернуть из-под вас машину в любой момент: в диапазоне от 1800 до 6250 об/мин.



НЕ СПОРТОМ ЕДИНЫМ

Конечно, кроме выдающихся управляемости и динамики, положенных спортивному седану по статусу, «Альфа-159» обладает и другими достоинствами. Она, например, очень тихая – при 120 км/ч уровень внутреннего шума всего 67 дБ – лучший показатель в классе. Такого результата добились, в частности, благодаря толстым 5-миллиметровым стеклам передних дверей. Высокий уровень комфорта обеспечивает двух- или трехзонный климат-контроль, аудиосистема «Боус» мощностью 570 Вт, навигатор с 6,5-дюймовым экраном, голосовое управление встроенным телефоном. В Европе большинство электронных устройств можно объединить в систему Infotelematic, способную, например, при необходимости вызвать ремонтников или медиков, сообщив точное местоположение машины.

Для удобства троганья в гору есть устройство, предотвращающее скатывание назад. Строгий EuroNCAP еще не успел проверить новую «Альфу», но производители твердо рассчитывают на пять звезд.

Передняя подвеска «Альфа-Ромео 159» – разнесенные по высоте алюминиевые рычаги. Сквозь вилку в основании стойки проходит полуось.

НЕ РОДИСЬ КРАСИВОЙ...

В Италии, Германии, Франции, Испании «Альфу-159» начинают продавать в сентябре, через две недели – и в других европейских странах, в декабре подоспеют мощные трехлитровые версии. Цена в Италии – от 28 до 40 тыс. евро.

А в России? «Возможно, машина появится в 2006 году», – более точной информации получить не удалось. Из 680 тысяч «Альфа-Ромео 156», выпущенных с 1997 года, 44% продано в Италии, 46% в остальной Европе, 9,7% в Японии, 0,3% в Южной Америке – мизерные продажи в России даже не учитывают. Так что легенда живет сама по себе, а коммерческий успех, особенно на нашем специфическом рынке, завоевать не так-то легко. Может, 159-я станет прорывом? □

ЧЕРТИ В ОМУТЕ ТУАРЕГОВ

Антон Чуйкин. Фото автора

Даром что ли относят его иногда к «беззубым паркетникам»? Весь такой аккуратный, гладкий, мыть будешь – губке не за что зацепиться… Ни тебе подножек, ни гирлянды фар, даже запаска спрятана. В общем, «Туарег» зачастую воспринимают как хороший, но очень спокойный, мирный автомобиль без особых внедорожных талантов. Скучноватым он казался и автору… Покуда я не познакомился с трудами «Фольксваген Индивидуал» – подразделения большого VW, которое, как следует из названия, придает серийным машинам оригинальные черты, делает их более рельефными.

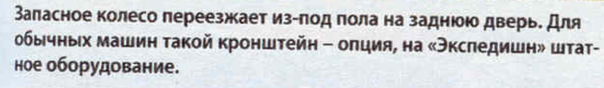
АДСКИЙ КОТЕЛ

Германия, Ошерслебен, внедорожная трасса. Что за клубы дыма между холмов, неужели сера? Нет, просто пыль, в которой водятся совсем не простые «туареги»! Их отличительные черты – на фото, а общее впечатление от машины такое: на них не только не страшно «сыпаться» по ухабистым склонам, их при этом еще и не жалко! Я постоял под мостиком из четырех бревен, когда сверху балансировал один из «туарегов экспедишн» – защита его брюшка впечатляет. В незнакомые лужи можно плюхаться смело… Однако инструктор машет рукой: пора за руль.

Настолько медленно, насколько возможно. И так быстро, как необходимо. Какой, к черту, быстро?! Под колесами обрыв (68% – не согласны? Попробуйте съехать по эскалатору метро, там около 60%), и я буквально глажу педали, чтобы не спрыгнуть в него, а все-таки съехать. Потихоньку, насколько возможно… и вот уже мы висим на ремнях. Теперь самое трудное: заставить себя отпустить педали. Все. Ну, раз, два, и…





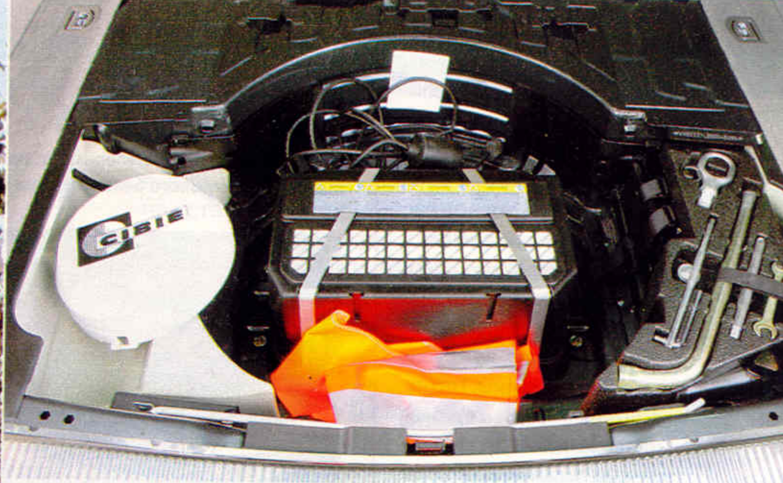

Запасное колесо переезжает из-под пола на заднюю дверь. Для обычных машин такой кронштейн – опция, на «Экспедишн» штатное оборудование.



Ради простоты и надежной работы в тяжелых условиях «Туарег Экспедишн» оснащают только пружинной подвеской. По сравнению с обычными машинами дорожный просвет увеличен на 25 мм. Задний стабилизатор – отключаемый, что также улучшает геометрическую проходимость.

Освободившееся место занимает инструмент, внедорожные принадлежности и дополнительная батарея.





Интерьер настраивает на деловой лад: совладать с мощью W12 – серьезная работа, отвлекаться нельзя.





РОССИЯ: ИЗ КНЯЗИ – В ГРЯЗИ

Маркетологи «Фольксвагена» решили напомнить потенциальным владельцам «туарегов», что перед ними не только символ достатка, но еще и недюжинный меситель грязи. И что хозяин легко может сменить модные штиблеты на сапоги, а кожаный кейс – на ружье. И что этот лощеный денди автомира попрет по пескам и косогорам не хуже иного трактора.

Не верите? Чтобы убедить неверующих и привлечь к машине новых покупателей, под Москвой устроили действо – «Туарег Экспириенс». Здесь потенциальные клиенты под руководством опытных инструкторов проедут по трассе, где их ждут подъемы, спуски, косогоры, брод, глубокая «грузовая» колея, искусственные ямы и рытвины, а также их природные «аналоги».

Предложенная трасса сложна настолько, чтобы продемонстрировать изрядные внедорожные качества «Туарега», и достаточно безопасна, чтобы неискушенный клиент не наломал дров. Человек, далекий от офф-роуда, заряд адреналина получит сполна.

А что «Туарег»? Он и на шоссе хорош, и на бездорожье, как выяснилось, не пасует. Автомобиль двойного назначения: сегодня – вездеход, завтра – лимузин. Для чего, собственно, «Экспириенс» и затевался.

Здорово! Медленно-медленно, самостоятельно поддерживая минимальную скорость (двигателем, тормозами), машина на первой пониженной передаче плавно опускается к подножию кручи.

Теперь едем «болтать ножками». Вывесить машину по диагонали – нет проблем. Здесь самоблокирующийся дифференциал между осями (срабатывает по команде электроники или по вашему приказу) не поможет. Однако, клацнув чем-то внизу, «Туарег» дернулся и уверенно покинул ухабы, вновь встав на землю всеми четырьмя колесами. Чем-то – это электронная блокировка межколесных дифференциалов, когда начинающее буксовать колесо придерживают тормоза, переправляя крутящий момент на соседнее. Можно жестко связать задние колеса, нажав кнопку, хотя я с трудом представляю себе ситуацию, когда потребуется личное вмешательство водителя: электроника работает отменно.

И, наконец, подъем. «Алекс, какая здесь крутизна»? – «Точно не помню, процентов семьдесят. Или восемьдесят». Газ в пол, уже знакомое клацанье, и мы ползем вверх. Очень круто. Сижу не на пятой точке, а на спине. (Если попробовать сымитировать такой подъем, отклоняясь на стуле... ох, не пробуйте, стенка за спиной твердая).

Стоп! Неужели он здесь тронется? Коробка ручная, как бы не ссыпаться назад... Вспотевшей рукой вновь включаю первую и заставляю себя отпустить тормоза. Стоит! Ура, стоит! Сам себя затормозил, умница! Вдавливаю правую педаль, отпускаю левую, и машина выпрыгивает на вершину.

«Туареги», бензиновый и дизельный (см. табл.), вновь и вновь демонстрируют свои трюки. И вводят в искуше-



Если не сдерживать темперамент, придется открывать лючок 100-литрового бензобака каждые 300 км.



Две хромированные пароходные трубы выглядят уместно. А на дороге они вряд ли будут мозолить глаза: мелькнут и растают впереди.



Старый вояка «Фольксваген-Илтис», точная копия победителя «Дакара-80», в компании достойных последователей. Синий «Туарег» – техничка Ютты Кляйншмидт, участник ралли-рейда этого года. Серый «Экспедишн» предлагает приключения и простым смертным.

По большому счету, каждый «Туарег» вправе процитировать: «Частичка черта в нас заключена подчас».

Этот уклон – 68%. Очень много! Сваливаться в него приходится через гребень, шкрябая днищем. Вернее, прочной стальной плитой, которая надежно оберегает жизненно важные органы машины.



Потребитель «лишнего» питания – лебедка в переднем бампере.



Перед этой надписью я бы добавил «Achtung!».

ние: остановиться там, где этого делать нельзя; проехать так, как еще недавно не рискнул бы; поверить, наконец, в поговорку про тихий омут.

ДЬЯВОЛ В КОНФИГУРАЦИИ W12

Я заключил с ним сделку и нажал на педаль. Сверхскоростным дорожным снарядом мы пронеслись по автобанам: в обратный путь организаторы снарядили самое мощное, дорогое, быстрое и т.п. детище «Индивидуала» – машину с двигателем W12. В общем-то, ожидаемый инженерный и маркетинговый ход: имея гамму «туарегов» и флагманский 6-литровый мотор, создать вождя этого племени. Или шамана?

Меньше шести секунд – разменяли первую сотню. Данным производителя охотно веришь, когда 100 км/ч набираешь быстрее, чем вы читаете это предложение. Еще


Он разгоняется на второй сотне, как обычные машины на первой. На третьей от вас отстают соперники. Это действительно очень быстрый автомобиль, за которым, поверьте, непросто уследить объективом.

Volkswagen Individual – подразделение концерна Volkswagen AG, занятое тюнингом серийных автомобилей. Деревянные вставки, любые сорта кожи, алюминий и хром – ваш салон сделают единственным и неповторимым. Как и внешность машины – например, с помощью 17-, 18-, 19-дюймовых дисков и сверхнизкопрофильных шин. Пожалуй, самые серьезные продукты «Индивидуала» – «Туарег Экспедишн» и W12. Подразделение работает со всеми моделями «Фольксвагена»; в России индивидуальные исполнения доступны для «Туарега» и «Фаэтона».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	VOLKSWAGEN TOUAREG R5TDI	VOLKSWAGEN TOUAREG V6	VOLKSWAGEN TOUAREG W12
Общие данные			
Размеры*, мм:			
длина		4754	
ширина		1928	
высота		1726	
база		2855	
колея спереди/сзади		1648–1658/1657–1670	
Радиус поворота, м		11,6	
Снаряженная масса, кг	2304	2214	2480
Полная масса, кг	2850	2945	3080
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,4	9,8	5,9
Макс. скорость, км/ч	184	206	250
Топливо/запас топлива, л	ДТ/100	АИ-95/100	
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):			
загородный цикл	7,8	10,6	11,0
городской цикл	13,2	18,6	22,7
смешанный цикл	9,8	13,5	15,9
Кузов			
Конструкция		несущий кузов	
Количество дверей/мест		5/5	
Объем багажника (VDA), л		555/1570	
Двигатель			
Расположение		спереди продольно	
Конфигурация	P5	V6	W12
Число клапанов	10	24	48
Рабочий объем, см³	2460	3189	5998
Степень сжатия	18,5	10,8	10,7
Мощность, кВт/л. с.	128/174	177/241	331/450
при об/мин	3500	6200	6000
Крутящий момент, Н·м	400	310	600
при об/мин	2000	3200	3250
Трансмиссия			
Тип		постоянный полный привод, понижающая передача	
Коробка передач		М6	
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди		независимая пружинная	
сзади		независимая пневматическая	
Рулевое управление		реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние		дисковые вентилируемые	

Размеры для стандартного кузова.

немного, и спидометр льстиво показал больше 250, затем наш разбег ограничила электроника. Вспомнил классика: «Тяжкий шум вспарываемого воздуха послышался сзади и стал настигать Маргариту».

Летим. Пока немцы придумывают и выпускают такие машины, им нельзя вводить лимит скорости на автобанах. Иначе зачем 450 сил? А как быть нам, россиянам, – где найти трассы, чтобы утолять жажду скорости? Впрочем, несмотря на их отсутствие, мне почему-то кажется, что именно в России «Туарег W12», как опытный искуситель, соблазнит многих… Только рекламу вдоль дорог надо будет писать еще крупнее, а то глаза не поспевают.

Изредка мы притормаживаем, вновь набираем предельную скорость. Потихоньку привыкаю – вроде, как при обычном движении. В принципе, нормальные ускорения, только к показаниям спидометра надо прибавлять 100…

А потом мы заехали на заправку. 76 литров девяносто пятого потянули на 90 евро с копейками. Сделки с дьяволом всегда обходились дорого… □



КОРЕЙСКИЙ ПОСЫЛТОРГ

Геннадий Емелькин. Фото: Александр Кульнев

Ижевская «Ода» уходит в историю, так и не став по-настоящему массовым автомобилем. Разуверившись в возможности создать собственную конкурентоспособную модель, «ИжАвто» пошел по проторенному пути – организует на своих площадях сборку современной импортной модели из готовых комплектующих.

Выбор пал на «КИА-Спектра». В июне 2005 года приступили к наладке оборудования для сборки «корейца». Пока осваивают технологию – машины собирают-разбирают, а когда производство заработает уже официально, планируют сделать до конца года 8000 товарных автомобилей в разных комплектациях. Уже сейчас на «Спектру» поступило 6,5 тыс. заказов от дилеров.

Первыми впечатлениями от ижевской «Спектры» из пробной партии мы по-

«КИА-СПЕКТРА»	
Изготовитель:	«ИжАвто»
Год выпуска:	2005
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с июля 2005
Пробег на момент отчета:	4000 км

делились в январском номере (ЗР, 2005, № 1). А какова будет серийная машина, что изменилось за полгода? Ответы поищем в редакционной «Спектре», недавно пополнившей парк ЗР.

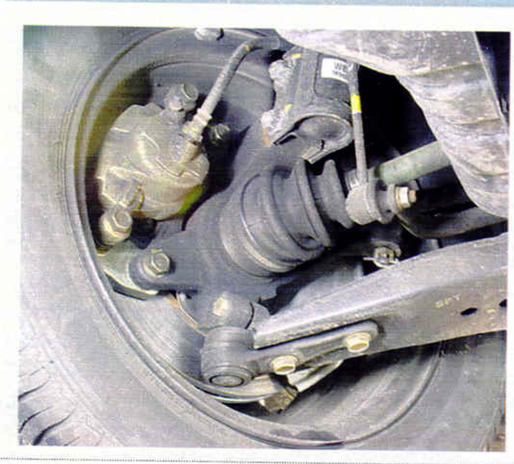
Качество окраски, небольшие равномерные зазоры, антикоррозионная обработка и шестилетняя гарантия на сквозную коррозию вселяют надежду, что отечественные противогололедные реагенты не так скоро приведут кузов в негодность. Салон без излишеств, но вместе с тем функционален и удобен. Две регулировки передних сидений (продольная и наклон спинки) и наклоняющаяся рулевая колонка позволяют удобно устроиться любому, чей рост не дотянул до двух метров.

Спинка заднего сиденья складывается в соотношении 2:3. Достаточно потянуть вверх рычажок, и объемистый (более 400 л) багажник увеличится чуть ли не вдвое. В нише полноразмерная запаска, баллонный ключ и домкрат, можно выкроить место и для сумки с инструментом. На задней полке в штатной комплектации замки для фиксации детского кресла – обязательная опция для современного автомобиля. Зеркала – наружные и внутрисалонное – расположены так, что едва объект исчезает из них, тут же появляется в поле зрения водителя. В комбинации приборов только самое необходимое (спидометр, тахометр, указатели температуры двигателя и уровня топлива) и контрольные лампы. Все показания легко читаются независимо от освещения, не бликуют и не отсвечивают. У подрулевых переключателей традиционные функции, разве что одиночный взмах дворников без включения омывателя – нажатием от себя. В прерывистом режиме дворники не всегда поспевают очищать стекло, а в непрерывном излишне усердствуют. Регулировка паузы была бы очень кстати.

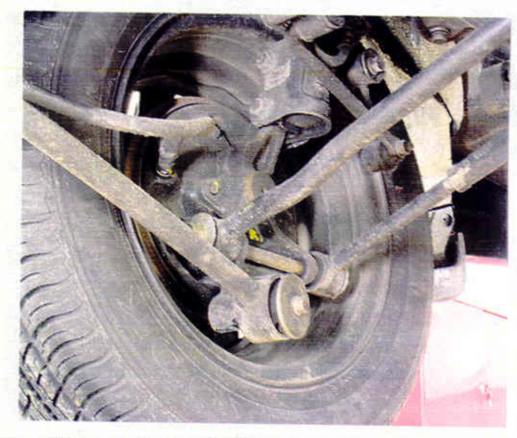
Педали расставлены просторно: кажется, даже в валенках ни за что не зацепишься. От вентилятора идет только воздух – шума почти нет. Хорошее дополнение к удачной вентиляции – кондиционер. Это устройство полезно не только в жару: оно еще и осушает воздух, избавляя стекла от запотевания в сырую погоду. Работает он без видимых усилий для двигателя. Система управления поддерживает обороты на заданном уровне, даже стрелка тахометра не плавает, а ведь одновременно включаются два мощных вентилятора, которые, кстати, едва слышны в салоне.

Пока на автомобили будут устанавливать только одну модель двигателя – объемом 1,6 л, мощностью 101 л. с. Всего из-за одной лишней «лошадки» владельцу «Спектры» придется заплатить почти в три раза больший налог, чем за автомобиль со 100-сильным двигателем. Корейцы, вероятно, об этом не знают, а ижевцам здесь есть над чем подумать.

Начиная с 80 км/ч, можно включать пятую передачу. Если раньше – динамика разгона заметно ухудшится, но неприятных детонационных звуков не будет. За городом при скоростях до 120 км/ч с включенным кондиционером средний расход топлива около 7 литров на сотню, в городе, конечно, побольше. Добрых слов заслуживает подвеска. Передняя – типа «Мак-Ферсон», задняя – независимая, на трех рычагах. Толчки от мелких неровностей и стыков дорожных плит почти не доходят до кузова. «Четырехоборотный» и вместе с тем «тяжелый» руль той, первой «Спектры» вызвал, мягко скажем, недоумение – за такие деньги еще и упираться всеми силами? На ны-



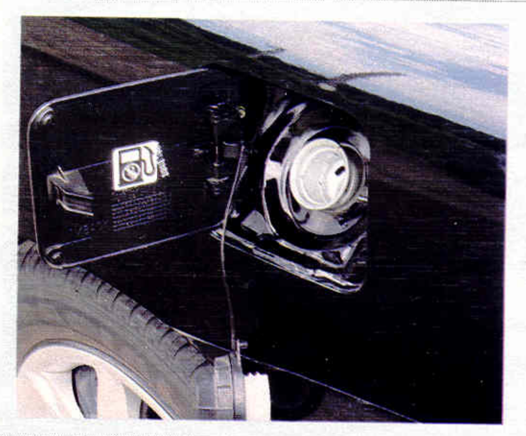
Добрых слов заслуживает подвеска. Передняя – типа «Мак-Ферсон», задняя (внизу) – независимая, на трех рычагах.



Простая в ремонте и обслуживании подвеска отлично справляется со своими обязанностями.



«Спектра» в базовой комплектации теперь обзавелась и гидроусилителем руля, но, к сожалению, не избавилась от одной «лишней» лошадиной силы.



Конечно, пробка на привязи не предупредит забывчивого вынуть пистолет из горловины после заправки, зато сама не потеряется.

нешней этот неподобающий цене конфуз устранен – гидроусилитель позволяет без труда переложить колеса от упора до упора за 2,5 оборота руля. При этом сохранена хорошая обратная связь. До 120 км/ч в салоне можно говорить вполголоса, но с ростом скорости шум усиливается.

«Музыки» по-прежнему нет, но аудиоподготовка заложена во всех вариантах комплектации. Вероятно, производитель учел опыт узбекских «нексий» – многие покупатели меняли простенькую штатную магнитолу на более современную. В отличие от «учебной» партии, для серийной «Спектры» уже в базовой комплектации обещают две подушки безопасности, ремни с преднатяжителями, электроприводы зеркал и дверных стекол, гидроусилитель руля, стальную защиту картера. К концу года появятся машины с автоматическими коробками передач.

На первых порах все комплектующие будут приходить в контейнерах из Кореи, а со временем изготовление некоторых крупногабаритных деталей наладят в России на совместных российско-корейских предприятиях. В первую очередь, это бамперы и сиденья, занимающие в «посылках» много места. Тогда и себестоимость машины снизится.

Официально цены пока не объявлены, но ориентировочно базовая версия будет стоить $12 200. Пока это одна из самых низких цен за автомобиль такого класса. Если «ИжАвто» удержит качество на исходном (корейском) уровне и не втянется, подобно другим производителям, в гонку цен, «КИА-Спектра», без сомнения, приобретет в России поклонников. □

ЭЛЕМЕНТЫ КОНСТРУКЦИИ



В солидном подлокотнике разместился пульт управления стеклами дверей.



За подголовниками заднего сиденья расположены крепления детского кресла.

НОВЫЙ ИНТЕРНАЦИОНАЛ

Игорь Моржаретто

Этим летом в Калининграде широко отмечали 750-летие основания Кенигсберга – так этот балтийский город назывался до 1945-го. Готовились к празднику, как водится, авральным порядком. Но, в общем, он удался, все остались довольны. И не в последнюю очередь те, кто собирает в этом городе автомобили.

С НЕМЕЦКОЙ ТОЧНОСТЬЮ

Десять лет в этом регионе работает закон об особой экономической зоне. За это время тут появились современные мебельные предприятия, заводы по сборке бытовой техники и электроники, агропромышленные фирмы; растет добыча нефти, «поднимаются» торговый и рыбный порты… Без перебоев работает и предприятие, которым гордятся все жители региона – автосборочный завод «Автотор». В арендованных цехах судоремонтного завода «Янтарь» собирают «трешки», «пятерки» и «семерки» БМВ, а на окраине, где раньше коптил небо секретный завод «Буммаш», теперь новое современное автосборочное производство. Из его цехов с интервалом в несколько минут выезжают и отправляются на площадку отгрузки новенькие автомобили КИА, «Шевроле», «Хаммер». Несколько месяцев назад здесь начали собирать лимузины и вседорожники самой престижной американской марки «Кадиллак».

– К сожалению, недавно корейцы прекратили поставки комплектов для сборки очень популярного в России «КИА-Рио», – говорит исполнительный директор ЗАО «Автотор» Дмитрий Мартиди. – Вот заканчиваем сборку последней партии. Понятно – в Корее на смену пришло новое поколение «Рио». Будем ли его собирать здесь, в Калининграде? Насколько я знаю, переговоры идут, но решения пока нет. В одном из цехов мы продолжаем собирать «Маджентис» и «Карнавал» – они пользуются хорошим спросом. Свариваем, красим и собираем популярный «Спортидж» – комплектов хватит еще на год… Так что сообщения о «прекращении работы с компанией КИА» в некоторых СМИ сильно преувеличены. И не собираемся!

Похоже, не собираются отказываться от сотрудничества с калининградским производителем и корейцы. Позади десять лет успешной совместной работы, а впереди амбициозные планы концерна «Хёндэ» (в его состав входит и компания КИА) – через несколько лет войти в тройку мировых производителей. Российский рынок – один из самых быстрорастущих в мире, но «осилить» его можно только в том случае, если имеешь сборочные предприятия здесь, в стране. Это в Сеуле поняли и официально признают. Сейчас есть проект по сборке «Спектры» в Ижевске, но его только-только запускают, и корейцы, по сведениям ЗР, продолжают интенсивные переговоры о сборке новых моделей, которые, возможно, появятся в ближайшее время на берегах Балтики. По одной из них – популярному вседорожнику – уже подписаны первые документы; в стадии разработки еще две модели. Мощности для их выпуска, как и квалифицированные кадры, в Калининграде есть.

– Мы выполнили в первом полугодии наши планы по производству, – говорит председатель совета директоров «Автотор Холдинга» Валерий Соколов. – Но, к сожалению, не добились всего, чего хотели. Хотели (и могли бы!) собрать не 9 тыс. автомобилей КИА, а 15–20 тыс., но такое количество комплектов не в состоянии были поставить наши коллеги из Кореи.

ПАРТНЕРЫ СТАРЫЕ И НОВЫЕ

Первым в России мультибрендовым сборочным предприятием калининградский «Автотор» стал шесть лет назад, когда кроме корейских малолитражек и вседорожников приступил к сборке немецких БМВ. Для этого в другом конце города выделили совершенно новый цех. Когда же в Калининград пришел «Джи-Эм», для сборки его автомобилей открыли еще один новый корпус. Сейчас оборудуют уже несколько.

– Мы не делаем из этого никаких секретов – в ноябре в Калининграде начнется сборка нескольких моделей китайских автомобилей, – сообщает Валерий Соколов. – Но не надо думать, что мы собираемся менять партнеров. Все наши предыдущие договоры остаются в силе – мы будем продолжать сотрудничество и с БМВ, и с КИА, и с «Джи-Эм». Более того, готовы расширять существующий модельный ряд, увеличивать объемы. Почему не собирать у нас, скажем, вседорожник БМВ-X5? Мы вышли с таким предложением, и в Мюнхене его сейчас рассматривают… Мы просто заинтересованы в увеличении числа партнеров.

Автомобили китайского производства появились на многих рынках, в том числе и у нас, – объясняет выбор В.Соколов. – Не надо этого пугаться и пророчить скорую смерть отечественного автопрома,

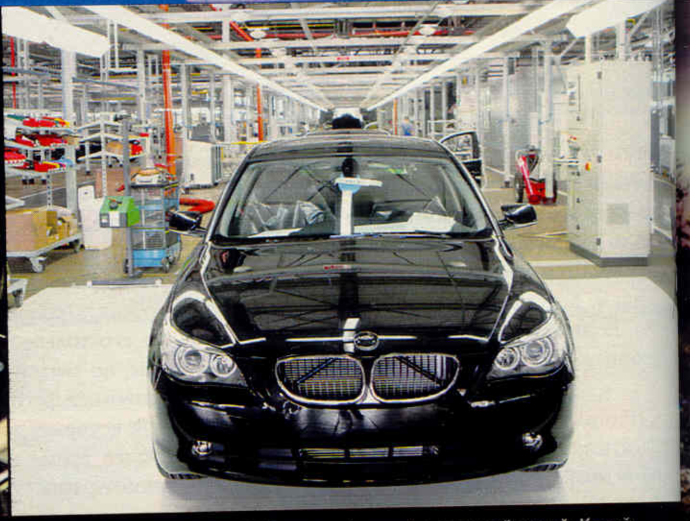


«КИА-Маджентис» пользуется большой популярностью у российских чиновников. И не только у них.

Чистоте заводских цехов можно только позавидовать. И поучиться.

Качество местной сборки БМВ подтверждено многочисленными сертификатами и дипломами.


На «Автотор» автомобиль БМВ приезжает в виде 20 тысяч деталей и узлов.


Сейчас здесь собирают БМВ третьей, пятой и седьмой серий. Какой следующий?

но и не замечать тоже нельзя. Пока в Россию «китайцев» везут малыми партиями небольшие, часто неспециализированные компании, которые берут ценой, но не могут обеспечить ни сервис, ни поставку запчастей. Мы же тщательно отбирали партнеров, модели и собираемся организовать не только их сборку и продажу через нашу дилерскую сеть, но и наладить полную систему техобслуживания.

О китайском проекте пока известно не слишком много. В Поднебесной было создано несколько групп, в которых около года работали руководители «Автотора» разного ранга. В конце концов подписали четыре контракта. Первый и самый перспективный с точки зрения российского менеджмента – сборка легких грузовичков (грузоподъемностью до 1 тонны) компании «Юэцзин». По мнению наших маркетологов, спрос на такие машины составляет примерно 30 тыс. штук в год, и «Автотор» с этой моделью (как предполагается, ценой до 10 тыс. долл.) может попасть в точку. Первый грузовичок по планам сойдет с конвейера уже в ноябре, а в будущем году калининградцы хотят продать уже 5 тыс. таких «трудяг».

Второй проект – сборка пикапов и вседорожников компании «Джонг Синг» (ZH Auto). Тут, правда, речь пока лишь об установочной партии в несколько сотен автомобилей – еще не совсем понятно, каким будет в России спрос на те же пикапы. Слишком это специфический автомобиль. Несколько месяцев назад, кстати, мы были на заводе этой компании в городе Баодин, и ее генеральный директор намекал на некие проекты по сборке машин в России… И вот, кажется, планы начинают воплощаться в жизнь.

Еще один цех вскоре должен начать работу в Калининграде – по сборке китайских мотоциклов и скутеров фирмы «Гуовей». У этого проекта довольно много противников: мол, кто будет покупать мотоциклы в стране с холодной, снежной и дождливой погодой… Но давайте вспомним: лет пятнадцать назад в России продавали 1,5 млн. мотоциклов в год, да еще и очереди на них были! Но за это время климат у нас несильно изменился.

…За забором автосборочного предприятия вовсю идет стройка – здесь будет завод по выпуску китайской бытовой техники: холодильников, стиральных машин, микроволновых печей и т.д.

– Если сборку мотоциклов еще как-то можно объяснить, то это и вовсе не ваш профиль! Зачем это вам? – поинтересовался я у Валерия Соколова.

– Вот вы и не правы! Самые именитые автопроизводители в мире выпускают под своим брендом мотоциклы, велосипеды и даже бытовую и прочую технику. Не стесняются – и процветают! Разве было плохо, когда ЗИЛ делал лучшие в стране холодильники? Тем более что для этих целей строится отдельный завод, и никто не думает собирать СВЧ-печи в одном цеху с автомобилями.

Два года назад в интервью ЗР глава «Автотора» Владимир Щербаков обещал, что когда-нибудь в России появятся автомобили с такой торговой маркой на капоте. Кажется, так и будет: китайские грузовики хоть и сохранят свою собственную эмблему, называться будут «Автотор». Во-первых, потому что их собственное имя для русского уха не очень звучит. А во-вторых, здесь будут собирать уже российский автомобиль. Пусть и из иностранных деталей. Но по закону он – наш. □

КАК БЫСТРО ВСЕ МЕНЯЕТСЯ

Игорь Моржаретто

В этот раз мы подводим итоги за полугодие, может быть, впервые собрав воедино полные данные о продажах всех новых автомобилей в стране – как отечественных, так и иностранных. В самом деле, сколько можно выяснять, каким считать вседорожник «Шевроле-Нива» – нашим или «ихним»? Одни источники (ЗР в том числе) всегда относили его к иномаркам, другие – плюсовали к продукции АВТОВАЗа, а третьи и вовсе оговаривали: «включая (или исключая) СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ». Чем дальше, тем путаницы могло стать больше, и мы решили оперировать единым списком. Получилась такая вот картина…

По отечественным компаниям мы приводим здесь данные не о производстве, как раньше, а об отгрузке товара дилерам. Иными словами, завод автомобили продал, а вот дошли ли они до конечных покупателей – пока неизвестно. Впрочем, такие же данные в большинстве случаев мы получаем и от иностранных представительств. Все материалы по отечественным производителям – от аналитической службы компании «АСМ-Холдинг», а по зарубежным – от их официальных представительств. Единственное допущение – количество проданных автомобилей «Шевроле-Нива»; его мы рассчитали, исходя из цифр выпуска. По необъяснимым причинам руководство СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ» дает лишь общее число произведенных и отгруженных автомобилей, отказываясь отделить «нивы» от «вив».

Самые популярные иномарки в России (по итогам продаж I полугодия 2005 года)

1	«Шевроле-Нива»	21 400
2	«Дэу-Нексия»	19 564
3	«Хёндэ-Акцент»	17 850
4	«Мицубиси-Лансер»	16 616
5	«Форд-Фокус I»	10 977
6	«Тойота-Королла»	10 505
7	«Дэу-Матиз»	9332
8	«Ниссан-Алмера»	9 035
9	«Хёндэ-Гетц»	7 672
10	«Хёндэ-Элантра»	6 681

Для «старых» отечественных производителей первое полугодие оказалось крайне неудачным. В январе-апреле продажи практически остановились, и все без исключения автозаводы пошли на вынужденное сокращение рабочих смен и дней, а то и временную остановку производства. Хуже всего дела обстояли на «ИжАвто», где за полгода выпустили 23,3 тыс. автомобилей (в первом полугодии 2004-го – 45,9 тыс.). Сокращение производства составило 50%! В итоге завод вынужден был в июле снять с конвейера свою единственную собственную модель ИЖ-2126 и все ее модификации.

«Старые» отечественные заводы потеряли за год 11,7% рынка – неутешительный результат.

Крупнейший наш производитель АВТОВАЗ хоть и не ощутил такого спада, сократил выпуск на 4%, а продажи – на 5,3%, и только в начале лета положение стабилизировалось: в июне 2005-го объем продаж в России в сравнении с соответствующим периодом предыдущего года был увеличен на 10% – до 55 360 штук (при том, что выпущено за этот месяц было 55 084 машины).

Не слишком радужная ситуация сегодня и на СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ». Как там сообщили, за первые шесть месяцев 2005-го выпущено 28 290 автомобилей (на 18% больше, чем за такой же период прошлого года – 23 930 автомобилей), но при этом дилерам отгрузили 22 640 машин. Это на 10% меньше, чем в первом полугодии 2004-го (24 861). Невостребованными пока остаются примерно 5,7 тыс. машин (ежемесячный выпуск 4,7 тыс.).

ПРОДАЖИ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В I ПОЛУГОДИИ 2005 ГОДА

Производитель	I пол. 2005	I пол. 2004	Изменения
АВТОВАЗ	337 541	356 392	-5%
СОК («ИжАвто»+ «РосЛада»)	43 854	51 928	-15%
«Хёндэ»	42 431	18 217	+57%
«Шевроле»	30 689	24 670	+20%
«Тойота»	29 798	19 404	+50%
«УзДэу»	28 896	15 953	+81%
«Мицубиси»	24 726	12 208	+100%
«Ока» (КамАЗ+ СеАЗ)	23 403	28 938	-19%
ГАЗ	23 259	32 802	-29%
«Ниссан»	19 798	10 319	+92%
«Форд»	19 683	16 574	+19%
УАЗ	12 234	15 870	-23%
«Рено»	10 514	7 311	+44%
КИА	9702	10 381	-7%
«Мазда»	9063	2591	+238%
«Фольксваген»	5126	3464	+48%
«Опель»	4859	5228	-5%
«Сузуки»	4223	2843	+50%
«Пежо»	4046	4223	-4%
«Хонда»	3816	2954	+29%
«Шкода»	3271	2301	+74%
БМВ	3100	2330	+33%
«Ауди»	2717	1718	+58%
«Ситроен»	2563	2044	+25%
«Вольво»	2325	2427	-4%
«Мерседес»	2059	1935	+6%
«Лексус»	2016	1633	+20%
«Субару»	1862	1568	+19%
«Ленд-Ровер»	1733	1103	+63%
«Крайслер»	448	235	+52%
«Джип»	416	250	+60%
«Ягуар»	179	60	+200%
СААБ	135	232	-46%
«Кадиллак»	92	112	-16%
ФИАТ	77	160	-52%
«Феррари»/ «Мазерати»	72	нет данных	
СЕАТ	16	47	-66%
Итого	710 742	660 265	+7,6%
Из них российские	440 291 (61,9%)	485 930 (73,6%)	

Если кто и увеличил выпуск (при этом продав все!) – так это новые отечественные сборочные заводы: всеволожский «Форд», таганрогский ТагАЗ, калининградский «Автотор». Московский «Автофрамос» только-только начал производство седанов «Логан», но даже еще не собранные машины проданы – до октября включительно.

Общая картина продаж за шесть месяцев такова: «старые» отечественные производители хоть и занимают более половины рынка, но доля их сокращается: с 73,6% (первое полугодие 2004-го) до 61,9%. За год потерять 11,7% рынка –

это серьезный сигнал! А прогноз еще более неутешительный. Единственный, кто держится – это АВТОВАЗ (он такой крупный, что устоит долго), а вот остальные производители могут очень быстро покинуть рынок, как это только что случилось с маркой ИЖ…

В первом полугодии 2005 года на российском рынке было продано примерно 270 тысяч новых иномарок (включая продукцию СП «Джи-Эм–АВТОВАЗ» и других сборочных предприятий на территории России). Рост – 56%! Доля автомобилей российской сборки в объеме реализации иномарок по итогам полугодия составила примерно 25%. А средний уровень реализации новых иномарок в начале лета в России превысил месячную планку 50 тысяч штук. Это уже сопоставимо с тем, что «показывает» АВТОВАЗ. Восемь иностранных компаний преодолели психологическую планку в 10 тыс. автомобилей. Это «Хёндэ» (продано 42,4 тыс. шт.), «Шевроле» (с учетом СП – примерно 30,7 тыс. шт.), «Тойота» (29,8 тыс. шт.), «УзДэу» (28,9 тыс. шт.), «Мицубиси» (24,7 тыс. шт.), «Ниссан» (19,8 тыс. шт.), «Форд» (19,7 тыс. шт.) и «Рено» (10,5 тыс.). В спину им дышат КИА (9,7 тыс. шт.) и «Мазда» (9,1 тыс. шт.).

Первая десятка лидеров продает сейчас около 85% иномарок на российском рынке. Причем три корейские («Хёндэ», «Дэу» и КИА) за первые шесть месяцев текущего года суммарно реализовали в России 81 тыс. автомобилей (30% общего объема за полугодие!). Две модели «Хёндэ» собирают в Таганроге, «Дэу» – в Узбекистане, а в августе начинается сборка «КИА-Спектра» в Ижевске… Так что корейцы практически уже «взяли» российский авторынок. И невысокой ценой (в первую очередь на машины местной сборки), и широким модельным рядом в сочетании с хорошим качеством автомобилей, и развитой сервисной сетью. За ними идут японцы. Американские и европейские бренды от азиатов сильно отстают. Исключение составляют разве что «Шевроле» и «Форд», имеющие в России собственные производства. Остальные в конце второго десятка списка иностранных фирм на российском рынке. Испанская компания СЕАТ вообще объявила о прекращении своих официальных продаж. Этот факт все же единичный; в целом наш рынок один из самых перспективных. По нашим оценкам, в 2005 году здесь может быть продано около 1,6 млн. новых автомобилей, из них 600–640 тысяч иномарок. □

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ЛИДЕРЫ

По нашим оценкам, эти модели, представленные летом–осенью текущего года, способны заметно повлиять на итоги продаж в 2005-м.



«ФОРД-ФОКУС II» (ЗР, 2005, № 5, 8, 9). В его активе – широкий выбор моторов, кузовов и оснащения, развитый сервис и, конечно, разумная цена самой машины и ее обслуживания. Плюс – самая развитая в стране дилерская сеть.



«РЕНО-ЛОГАН» (ЗР, 2005, № 1, 8). Тех, кто впервые покупает иномарку, привлекут в нем просторные салон и багажник, приспособленность к нашим дорогам. За это «Логану» простят скудность базовой комплектации.



«ОПЕЛЬ-ЗАФИРА» (ЗР, 2005, № 8). Последние два года отмечены оживлением в секторах мини- и компакт-вэнов. Свежий дизайн в сочетании с функциональностью и безопасностью конструкции дают новой «Зафире» неплохие шансы потеснить лидеров – «Хёндэ-Мейтрикс» и «Рено-Сценик».



«ФОЛЬКСВАГЕН-ПАССАТ» (ЗР, 2005, № 4, 7). Его козыри – элегантная, солидная внешность, высокий комфорт, новейшие экономичные моторы. Вкупе с несокрушимым авторитетом марки все это делает «народный» конкурентом для наиболее дорогих моделей в классе.



«ЛАДА-КАЛИНА» (ЗР, 2005, № 4, 7, 8). Единственная российская новинка, способная хоть как-то повлиять на расстановку сил среди самых доступных и массовых моделей, «раскручивается» слишком медленно и долго.



«КИА-СПОРТИДЖ» (ЗР, 2005, № 7). Прежним осталось лишь название модели. На рынок выходит современный, хорошо оснащенный «паркетник», готовый конкурировать с японскими аналогами.

НАШ НА ВСЕ ТРИДЦАТЬ

Юрий Нечетов

Российский «Форд-Фокус» – один из наиболее успешных у нас проектов: растущий спрос на сравнительно недорогой автомобиль заставил постоянно наращивать мощности завода во Всеволожске. В 2003 году при первоначальном плане в 10 тысяч выпустили 20 700 машин, а в 2004-м уже 28 тыс.

Казалось бы, можно и дальше штамповать бестселлер первого поколения – нам не привыкать к моделям-долгожителям, но было принято решение вслед за Европой перейти на «Фокус II».

Завод под Питером не самодостаточен, как большинство отечественных предприятий, а тесно интегрирован в европейское производство «Фокуса». Сюда, как и в испанскую Валенсию или немецкий Саарлуи, через централизованные склады множества поставщиков отправляют тысячи наименований деталей, узлов и агрегатов. Расширять номенклатуру деталей практически вдвое ради производства нескольких десятков тысяч машин прежнего поколения в России при европейском объеме в 450 тыс. просто невыгодно. А запчасти, спросите вы? Но это отдельное производство со сравнительно небольшими объемами.

Поскольку себестоимость продукции снижается с ростом объема производства, не в последнюю очередь благодаря полумиллионному общему тиражу, «Фокус II» продают в России по столь привлекательной цене. Но и это не все, оптимизация производства во Всеволожске позволит вдвое снизить трудозатраты в сравнении с 40 чел./ч на сборку первого «Фокуса». Ведь нужно окупить $150 млн. на постройку завода, $50 млн. на переоснастку и $30 млн. для вложений до середины 2006 года. Общий план на нынешний год – 40 тыс. машин, а в январе 2006-го планируется выйти на мощность 60 тыс. в год.

И ведь их все купят – вот они, дивиденды от инвестиций в имидж. Заказы на вполне современный автомобиль, лишь недавно появившийся в Европе, принимают уже на полгода вперед! Впрочем, дело не только в моде, но и в прочном фундаменте успеха, заложенном первым «Фокусом», – лояльность его владельцев составляет 52,8%, не определились с выбором следующего автомобиля 35,2% и лишь 12% готовы сменить модель.

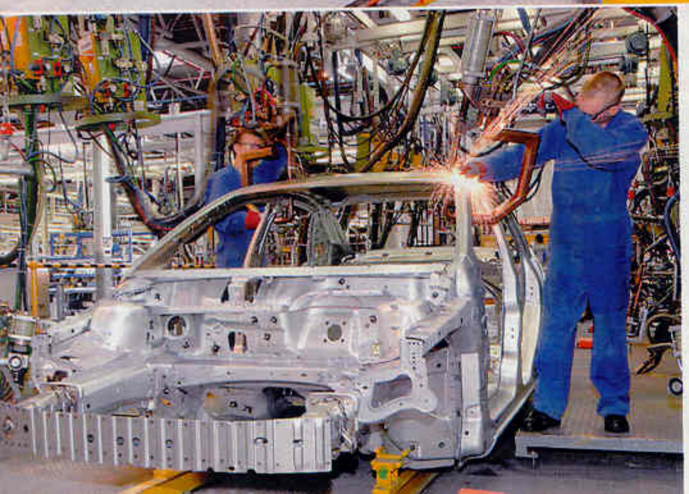
Завод во Всеволожске невелик – 26 гектаров общей территории, 45 тыс. м^2 производственных площадей и 1570 человек персонала. На одного работника приходится около





Финишная окраска – ручная – при нынешних объемах производства так выгоднее. Маляр дышит чистым воздухом, подаваемым в герметичный шлем, поэтому никаких льгот и молока за вредность.

Двери с готового кузова снимают, подсобирают на отдельной линии и вновь навешивают лишь в самом конце конвейера.



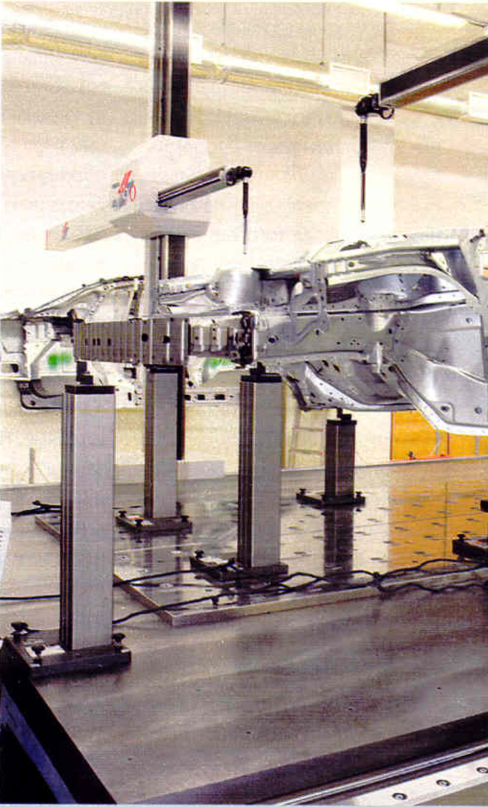
Прессового цеха на заводе нет, кузовные детали привозят из Испании, Германии и затем сваривают в кондукторе, который обеспечивает точное позиционирование элементов – с этого здесь начинается производство.

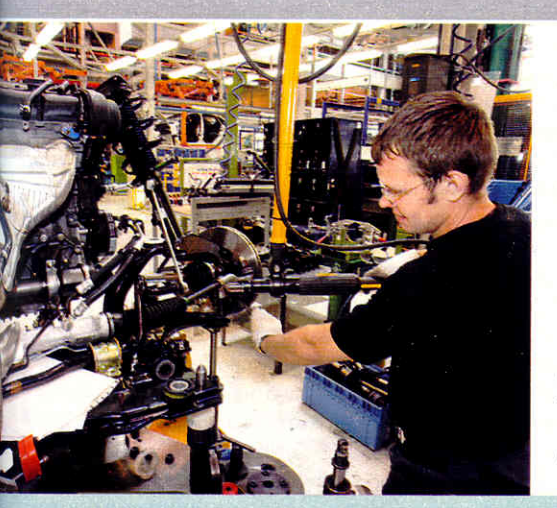
Окончательная проварка кузова производится уже вне кондуктора. Почти везде используют обычную точечную электросварку, а вот, скажем, лазерная не применяется – высокие технологии неизбежно увеличат себестоимость машины.





Система контроля качества едина для всех заводов «Форд» в мире. На лазерном стенде стоимостью 1 млн. долларов ежедневно полностью проверяют геометрию одного кузова.





Новый «Форд-Фокус» из Всеволожска: четыре типа кузова (у первой модели было три), пять моторов (было три), три коробки передач (было две), одиннадцать цветов (было семь), 40 опций (было 22), цена от $11 720 (была от $12 750 при окончании выпуска).

Ключевой момент – «женитьба». Сейчас на силовой агрегат в сборе с трансмиссией и передней подвеской опустят кузов и в мире появится еще один новый «Форд-Фокус».

25 машин годового выпуска, а с выходом на полную мощность, даже с учетом дополнительного набора трех сотен человек, показатель возрастет до 31. Для сравнения, на отечественных автогигантах он составляет 6–8 машин, в Европе – 40–45, в Японии – до 60.

Все правильно: чем выше уровень жизни и зарплата, тем выгоднее людей заменять автоматами. Пока же рабочий начальной квалификации С1 получает около 16 тыс. рублей в месяц и по мере обучения и сдачи экзаменов может рассчитывать на прибавку в 25% на каждой новой ступени тарифной сетки вплоть до С4. Зарплату инженерно-техническим работникам удобнее считать в валюте – $2,5–3,5 тыс.

Сейчас производство работает пять дней в неделю в три смены, иногда прихватывая и субботу. Контроль качества фиксирует лишь один дефект на две тысячи собранных машин, отсев комплектующих по входному контролю составляет $14 на машину.

Основные поставщики – из Европы, но есть и десяток российских: Борский стекольный завод (боковые, а позже и ветровые стекла), компании из Санкт-Петербурга – JCI (сиденья) и «Автоарматура» (антенны), самарский «КинельАгроПласт» (дефлекторы, воздуховоды). Отечественные также шумоизоляция, покрытие пола и багажника, обивка крыши, коврики, брызговики, стекломывающая жидкость и, само собой, первая порция бензина в баке. С учетом сборки локализация достигает 30%, и для ее увеличения ведутся интенсивные поиски местных поставщиков.

Очевидно, они будут успешны... и тогда заголовок мы с удовольствием изменим. □

ЧТО НАМ ЕВРОСОЛЯРКА?

Андрей Морозов

Одним из главных номинантов на Гран-при журнала «За рулем» в категории «Прорыв года» этим летом стала российская нефтяная компания «ЛУКойл». Нефтяники претендуют на почетный приз, после того как в июне объявили, что компания приступает к выпуску (и, главное, реализации) дизельного топлива, соответствующего нормам Евро IV. Звучит, конечно, здорово, но какая от этого будет польза рядовым потребителям?

На первый взгляд – никакой. Особенно если пытаться найти в этом шаге «ЛУКойла» финансовую выгоду для простых потребителей – новая солярка, естественно, пока на 5–10% дороже той, что продается по всей стране. Да и зачем им дорогое дизтопливо?

На сегодня, согласно проведенному исследованию ВНИИ нефтепереработки, в структуре российского автомобильного парка преобладают автомобили, которые не соответствуют европейским требованиям (около 60% парка) и лишь одна машина из десяти «проходит» по нормам Евро III и IV. С машинами, работающими на дизельном топливе, ситуация еще более «нецивилизованная». «Евродизели» в России чаще всего – гости. Такие двигатели в основном на большегрузных автомобилях, перевозящих товары из Европы в Россию. Отечественный парк грузовиков работает на посконных дизелях, которые едва укладываются в отечественные ГОСТы по количеству ядовитых выбросов в атмосферу.

С парком легковых автомобилей положение дел еще печальнее. Официальные дилеры (за редким исключением) не предлагают машины с дизельными двигателями. Несмотря на то что дизели и экономичнее, и надежнее, и безопаснее, россияне интереса к ним не проявляют. Почему? В частности, потому, что найти солярку, от которой твой «евродизель» не сломается в России, кроме Москвы и Санкт-Петербурга, практически невозможно.

Нормы соответствия еврстандартам трудно поддаются популярному изложению. Это сложный набор экологических, технологических и химических требований как к самим автомобилям, так и к топливу, которое они потребляют. В европейских странах на той солярке, что используют сегодня в России, никто не ездит; одно только содержание серы у нас и у них различается в разы! В Германии, странах Скандинавии, Великобритании уже сейчас выпускают дизельное топливо с содержанием серы, соответствующим нормам Евро IV. Более того, введена система дифференцированного налогообложения на такое топливо. И вообще, о чем говорить, если большинство наших грузовиков с дизельным двигателем давно уже не пускают в Европу. В свою очередь, европейские грузовики заезжают на российские просторы с большой опаской. Перед границей стараются заправиться под завязку, а у нас выбирают только редкие «проверенные» АЗС. Современный дизельный двигатель – штука дорогостоящая, и заливать в него нашу обычную соляру иностранцы не рискуют. Соответственно, резко понижается привлекательность нашей страны для автомобильного транзита грузов.

По сути дела, «ЛУКойл» «подсуетился» в «узком» месте. Компания первой из российских нефтяных фирм начинает крупномасштабное производство и продажу экологически чистого дизельного топлива с пониженным содержанием серы. Летом его начали выпускать сразу три нефтеперерабатывающих завода компании: в Перми (200–220 тыс. тонн в месяц), Нижнем Новгороде (120–150 тыс. тонн) и в Ухте (20 тыс.).



Топливо предлагается двух видов – зимнее и летнее. Оно содержит 0,005% серы, то есть в 40 раз меньше, чем предусмотрено российским ГОСТом!

По словам начальника управления технического обеспечения переработки и сбыта «ЛУКойла» Владимира Ракитского, если за первые пять месяцев 2005 года компания произвела около 1 млн. тонн дизтоплива Евро IV (26,6% от общего объема производства дизельного топлива), то уже в третьем квартале его выпустят 1,39 млн. тонн (53,1% от общего объема). «ЛУКойл» заявляет, что в основном производство ориентировано на продажу на российском рынке.

«ЛУКойл» пытается создать рынок «еврозаправок» в России. Вице-президент компании Вадим Воробьев рассказал, что дизельное топливо Евро IV появилось на российских АЗС с начала июля 2005 года – пока в Москве и Московской области, Санкт-Петербурге и Ленинградской области, Республике Коми, Архангельской, Пермской, Нижегородской, Челябинской и Калининградской областях. С июля это топливо продается уже на 400 из 1200 принадлежащих в России «ЛУКойлу» АЗС. В Москве таких 20, еще 12 – в Подмосковье. Так что житель столицы уже сможет купить современный автомобиль с дизельным двигателем и при этом не бояться, что завтра его мотор остановится, «наглотавшись» нашей летней солярки.

Пока это будет импортный автомобиль, но, может быть, появление «евротоплива» подтолкнет и отечественных автомобилестроителей. «Газели» с двигателем «Штайр» не слишком хорошо продавались, потому что дизель считали очень капризным. А он просто «хотел» работать на хорошем, качественном топливе…



НА ПИТЕРСКИХ ШИРОТАХ

Игорь Моржаретто

Продолжаем наши публикации, представляющие автопарк регионов России. Сегодня на очереди – автомобили нашей северной столицы и Ленинградской области.

СЕВЕРНАЯ ПАЛЬМИРА

На 1 января 2005 года на учете в городе с населением свыше 4,6 млн. человек состояло 969 395 легковых автомобилей, что, между прочим, на 37 213 больше, чем год назад (932 182). Прибавка в 4%, вообще-то говоря, совсем не плоха по европейским меркам, но в масштабах России, где прирост за прошлый год составил 7,1%, – это не впечатляет. В «первой столице» – Москве, напомним, рост составил 18%!

ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА (ПО МАРКАМ) НА 1 ЯНВАРЯ 2005 ГОДА

Марка	Кол-во, шт.
ВАЗ	412 676
ГАЗ	70 119
«Фольксваген»	60 492
«Москвич»	51 773
«Форд»	40 411
«Опель»	39 617
ЗАЗ	36 024
«Мерседес»	30 770
«Тойота»	26 821
«Ауди»	21 896
БМВ	18 640
ИЖ	15 258
«Мицубиси»	15 004
«Ниссан»	13 444
«Вольво»	11 595
УАЗ	10 782
«Хёндэ»	8955
«Мазда»	8255
«Рено»	7995
«Хонда»	7428
«Дэу»	7217
«Пежо»	5228
«Шкода»	4777
ФИАТ	4437
СААБ	3595
«Сузуки»	3290
«Субару»	3253
«Ситроен»	3048
КИА	2829
«Шевроле»	2263
«Лексус»	2129
«Джип»	1938
РАФ	1700
«Ленд-Ровер»	1358
«Крайслер»	1283
«Додж»	1217
«Ровер»	925
ЛуАЗ	828
«Тальбо»	819
СЕАТ	753
«Исудзу»	686
«Альфа-Ромео»	643
«Рейндж-Ровер»	548
«Вартбург»	456
«Ныса»	448
«Авиа»	434
«Понтиак»	394
«Плимут»	388
«Ягуар»	366
«Саньён»	327
«Лянча»	313
«Дайхатсу»	308
«Меркьюри»	247
«Линкольн»	231
«Порше»	206
«Кадиллак»	193
«Остин-Ровер»	189
«Инфинити»	166
«Бедфорд»	158
«Баркас»	144
«Гео»	141
GMC	128
ФСО	128
«Юлон»	126
«Донинвест»	122
«Бьюик»	96
«Трабант»	93
«Олдсмобил»	92
«Воксхолл»	91
«Акура»	81
«Игл»	69
«Мини»	51
«Дачия»	49
«Протон»	45
«Моррис»	43
«Застава»	36
АРО	33
«Виллис»	33
«Азия»	29
«Бентли»	24
«Хаммер»	24
«Адлер»	20
«Мазерати»	19
«Вандерер»	18
«Смарт»	18
«Феррари»	16
«Сатурн»	13
«Грейт-Волл»	10
«Тяндзин»	10
«Хорьх»	10
«Астон-Мартин»	8
MG	7
«Роллс-Ройс»	7
«Олтсит»	6
GM	4
«Ламборгини»	4
«Паккард»	3
«Юго»	3
«Майбах»	2
«Марути»	1
«Сунляо»	1
ИТОГО:	**969 395**

Так что с позиций автомобильной статистики разговоры о «возрастающей политической и экономической роли Санкт-Петербурга» пока не очень-то подтверждаются. Скорее, наверно, можно говорить о том, что те, кто в состоянии заработать, по-прежнему выбирают Москву. И тем не менее…

При том, что формально парк вырос всего на 37 тысяч автомобилей, в Питере за год появилось аж 68,6 тыс. новых машин выпуска 2004 года! В то же время за год было снято с учета много «старичков». Например, число разных «запорожцев» за год сократилось с 44,9 тыс. до 36 тыс. Не забудем, что добавилось еще немало относительно «свежих» подержанных иномарок (о них – разговор отдельный), и выяснится, что в итоге автопарк Санкт-Петербурга несколько помолодел! Пусть и немного, но процесс, как принято говорить, пошел!

Есть у города на Неве своя специфика – он портовый и находится у границы, поэтому сюда в свое время навезли очень много подержанных и сильно подержанных иномарок. Стоит ли удивляться, что парк пожилых машин иностранного производства в процентном соотношении здесь куда более «возрастной», чем отечественных. К примеру, доля автомобилей старше семи лет среди иномарок – 74,6%, а среди отечественных – 66,8%. А вот число новых (до трех лет) «иностранок» составляет уже 13% против 11,1% российских машин. Анализируя статистику, приходишь к выводу, что в свое время парк Северной Пальмиры из-за могучего «вброса» подержанных иномарок (90-е годы) сильно постарел, в начале века переориентировался на отечественные, а вот ныне делает выбор в пользу новых иномарок.



«Фольксваген-Пассат»
«Фольксваген-Гольф»
«Опель-Вектра»
«Ауди-80»
«Опель-Кадет»
БМВ 5-й серии
БМВ 3-й серии
«Форд-Фокус»
«Тойота-Королла»
«Мерседес» Е-класса

Пока среди «новых поступлений» 2004-го количество «чужих» и «своих» примерно одинаково – 50 на 50; о денежном и качественном выражении говорить не будем.

Если же иметь в виду особые пристрастия жителей Санкт-Петербурга, то пока они на стороне Волжского автозавода и нескольких немецких компаний. «Фольксваген» вообще чуть не догнал в общем зачете Горьковский автозавод, а про «Москвич» и «ИжАвто» говорить нечего! Они – давно аутсайдеры…

Не удивительно, что среди иномарок-лидеров две модели – из Вольфсбурга: «Пассат» и «Гольф». Об их возрасте, правда, лучше умолчать – за год число всех «нулевых» «фольксвагенов» в Питере увеличилось всего на 849 штук. «Немцы» хоть и держат пока ведущие позиции в рейтинге питерских иномарок, но понемногу уступают «японцам» и «корейцам», даже в традиционных сегментах «люкс». За год жители северной столицы купили 611 новых БМВ, 505 «мерседесов», 382 «лексуса», 322 «ауди»… Это, будем считать, из числа покупок почти рядовых. Но есть прибавление и в парке роскошных авто: плюс 43 автомобиля «Порше», 9 «Бентли», 3 «Мазерати», 2 «Ламборгини», по одному – «Майбах», «Астон-Мартин» и «Феррари», да еще один «Роллс-Ройс» (при том, что в городе их уже было шесть)… В общем, Питер может гордиться не только своим богатым автомобильным прошлым, но и не менее богатым настоящим.

ОБЛАСТЬ ИМЕНИ ЛЕНИНА

По сравнению с региональным центром и по совместительству второй столицей России парк области не очень-то впечатляет. В этом, при желании, можно увидеть некие символы: столица стала европейским Санкт-Петербургом, а вот область осталась имени Ленина! И автопарк здесь небольшой (274 302 легковушки), к тому же куда более пожилой, чем в городе: общее количество автомобилей старше 7 лет – 76,6% (в Питере – 70%), причем старых иномарок и вовсе 85,8%. Новых автомобилей куда меньше – 9,6% (против 11,8% в городе на Неве), из них доля иномарок совсем невелика – 6,3%. Патриотизм здесь ни при чем – речь всего лишь о разнице в доходах жителей крупнейшего индустриального центра и северной глубинки.

В прошлом году почти 61% новых автомобилей, из тех, что купили в области, – это «лады», затем идут «волги» (6,8%) и «оды» (3,9%). На долю традиционных российских марок пришлось 74,8% всех покупок. А еще в прошлом году ленинградские «провинциалы» приобрели 35 новеньких БМВ, 29 «мерседесов», три «порше», парочку «кадиллаков», «мазерати»… Так что и в так называемой глубинке жизнь не умирает! □

ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ (ПО МАРКАМ) НА 1 ЯНВАРЯ 2005 ГОДА

Марка	Кол-во, шт.
ВАЗ	132 502
«Москвич»	19 150
ГАЗ	16 775
ЗАЗ	14 243
«Фольксваген»	13 994
«Опель»	10 048
«Форд»	9597
УАЗ	8640
«Ауди»	5700
«Мерседес»	5626
«Тойота»	5496
ИЖ	5230
БМВ	3129
«Ниссан»	2949
«Мицубиси»	2610
«Вольво»	2246
«Мазда»	1644
ФИАТ	1491
«Рено»	1246
«Хонда»	1099
«Хёндэ»	1083
«Дэу»	1002
ЛуАЗ	832
«Пежо»	831
«Шкода»	760
СААБ	702
«Сузуки»	472
КИА	410
«Субару»	395
«Ситроен»	370
РАФ	366
«Шевроле»	309
«Тальбо»	278
«Крайслер»	241
«Джип»	234
«Лексус»	221
«Вартбург»	205
«Додж»	201
«Ровер»	164
«Исудзу»	159
СЕАТ	147
«Альфа-Ромео»	138
«Ленд-Ровер»	129
«Ныса»	128
«Дайхатсу»	84
«Авиа»	79
«Бедфорд»	72

Марка	Кол-во, шт.
«Баркас»	72
«Рейндж-Ровер»	70
ФСО	66
«Плимут»	65
«Понтиак»	64
«Лянча»	58
«Меркьюри»	47
«Саньён»	43
«Остин-Ровер»	39
«Олдсмобил»	24
«Воксхолл»	21
«Порше»	21
«Трабант»	21
«Линкольн»	20
«Ягуар»	19
«Бьюик»	18
«Моррис»	17
«Донинвест»	15
GMC	15
«Застава»	15
«Кадиллак»	15
«Гео»	13
«Юлон»	13
АРО	11
«Виллис»	11
«Дачия»	11
«Игл»	10
«Адлер»	8
«Инфинити»	8
«Протон»	7
«Азия»	6
«Акура»	6
«Вандерер»	5
«Мини»	4
«Грейт-Волл»	3
«Смарт»	3
«Студебекер»	2
«Тяндзин»	2
«Хаммер»	2
GM	1
«Астон-Мартин»	1
«Мазерати»	1
«Олтсит»	1
«Роллс-Ройс»	1
«Феррари»	1
«Хорьх»	1

Итого: 274 302

БРЕЮЩИЙ ПОЛЕТ

Юрий Нечетов. Фото автора

Заезд на четверть мили «Вайпер» выигрывает даже у истребителя F-16.





Расплавленный солнцем светло-серый асфальт льется под колеса, жесткая подвеска вздрагивает на едва заметных стыках, ветер, вихрясь в тесной открытой кабине, треплет волосы, сыто урчит мотор. На календаре – пятница, на горизонте – Балтийское побережье. Красота!!!

Вот впереди кто-то из катящих к морю бюргеров пошел на обгон и завис в левой полосе примерно на полутора сотнях. Подтыкаю четвертую и накатываюсь – турист намек понял…

Пятьсот сил гигантского мотора разом припечатали к спинке сиденья. Машины справа да и весь остальной мир в одно мгновение размазались, превратившись в фон, зрение сузилось – взгляд уперся в горизонт. Вой ветра, грохот, тряска. Руль так и норовит вырваться из мгновенно вспотевших рук – господи, как же его отпустить, чтобы передернуть рычаг коробки?

Все движения приходится рассчитывать по микронам – и даже при этом реакции машины пугают резкостью. Стрелка спидометра тем временем перевалила отметку «300» и замерла. Оцепенев, я превратился в оголенный нерв – чувствую машину продолжением тела.

Да, кроме «Доджа-Вайпер SRT-10», на такое способны еще лишь несколько автомобилей. Наверное, поэтому множество объективных недостатков воспринимаются как признаки исключительности, а то и продолжение достоинств. Ну кому в здравом уме может понравиться тесный узенький салон, который натягиваешь на себя, словно трико? Приседаешь на одной ноге (крыша-то не по пояс будет, а… ниже), другую суешь в узкий пенал, ведущий к педалям, затем проталкиваешь филейную часть в щель между рулем и креслом, а в довершение всего пытаешься втянуть скрюченную левую ногу. Одна радость – у блока педалей есть сервопривод.

А как вам кресло? Похожее на чашу, оно снабжено лишь парой куцых регулировок, зато намертво фиксирует тело, упираясь в ребра здоровенными боковыми гребнями. Багажник? Это вообще недоразумение – сюда поместится лишь средних размеров чемодан. Один! Про зубодробительную подвеску, отвратительную шумоизоляцию, почти 13-метровый диаметр разворота, тяжеленные педали и отсутствие запасного колеса я уж молчу.

Спартанскую отделку кабины оживляют многочисленные белые циферблаты. Перед глазами – четыре квадратных метра капота, под локтем – массивный тоннель с трансмиссией, за подголовником – прочная дуга безопасности.

Забраться в тесный кокпит «Вайпера» проще всего при откинутом верхе.

Чтобы не нарушать изящных линий низкого корпуса, дверные ручки расположили на верхних кромках дверей, а замок скрыли от глаз в подштамповке воздуховода.



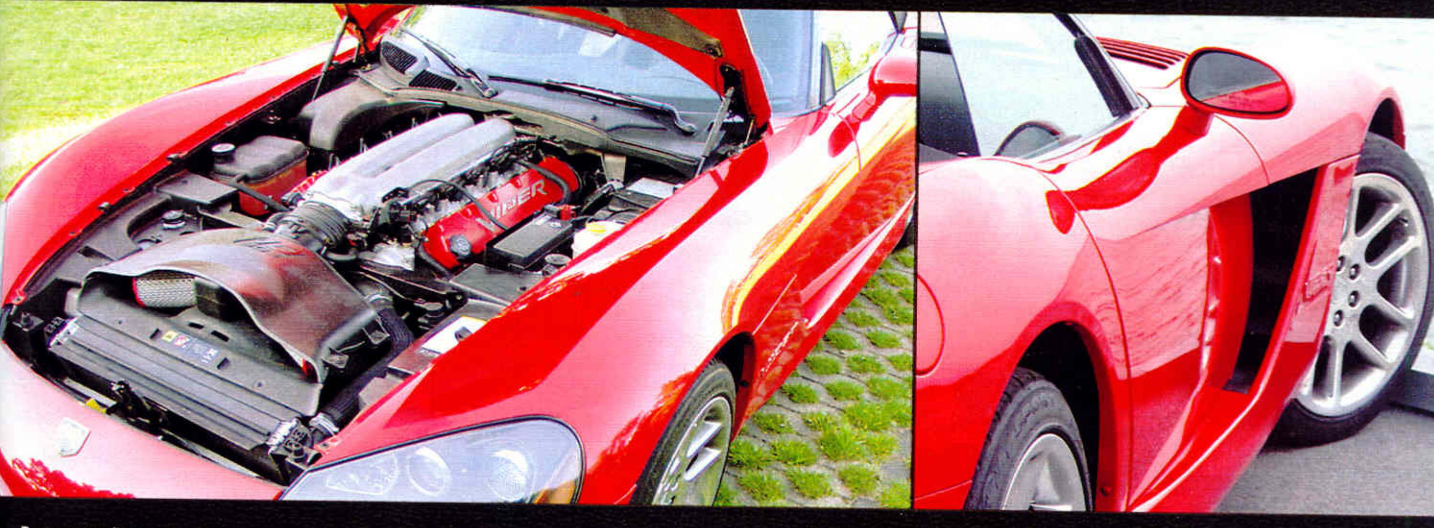


Но как же хорош этот чертяка! Не машина – снаряд! И то, что ты еле втискиваешься внутрь – разве легче пилотам формулы 1 или гонщикам NASCAR? И когда с нажатием красной кнопки «пуск» стартер с ощутимым усилием проворачивает коленчатый вал, а проснувшийся мотор отзывается утробным взрыком – десять цилиндров! И когда заправляешь дорогущий «девяносто восьмой» по 60 л на каждые 250–300 км. Можно, конечно, ехать в экономичном режиме, но, скажите на милость, зачем тогда покупать «Вайпер»? Ведь он рекордсмен среди легковых автомобилей по объему двигателя – 8,3 л!

Алюминиевый силовой агрегат выдержан в американских канонах и с европейской точки зрения безнадежно устарел: единственный распредвал, расположенный в развале блока, посредством толкателей приводит клапаны – всего по два на цилиндр! Подобная схема газораспределения даже у нас – ретро (применялась на «двадцать первой» «Волге»). Тем не менее чудовищный момент 712 Н·м обеспечивает катапультирование до сотни всего за 3,9 секунды!

Да что там сотня – за минуту «Вайпер» успеет четырежды разогнаться до 100 миль в час (160 км/ч) и затормозить до нуля! При этом никаких электронных страховок – владельцы подобных автомобилей воспринимают их как оскорбительное недоверие. Хочешь стартовать в дыме горящей резины, намазывая ее на асфальт жирными черными полосами – нет проблем, электроника не помеха.

По конструкции «Вайпер» – типичный гоночный автомобиль: каркасно-панельная основа с навесными пластиковыми элементами. Чтобы реализовать умопомрачительную



Для лучшей развесовки громадный пятисотсильный мотор сдвинут за переднюю ось. Впереди два фильтра «нулевого сопротивления» и воздухозаборник, жадно проглатывающий кубометры воздуха.

При неспешной езде «топлес» через многочисленные «жабры» чувствуется жаркое дыхание могучего мотора.

тяговооруженность и загрузить ведущие задние колеса, применили довольно редкую разновидность классической компоновки – двигатель сместили назад за передние колеса (что вполне естественно), а шестиступенчатую механическую коробку передач объединили с главной передачей (с дифференциалом повышенного трения) и поместили между задними колесами.

Из-за длинных тяг избирательность рычага коробки получилась не ахти – после I передачи можно запросто попасть на IV. Впрочем, на динамике это отражается мало, просто при разгоне глаза проваливаются не до подголовника, а лишь до затылка.

Мотор не любит малых оборотов без нагрузки – при езде внатяг дергается, грозя развалить трансмиссию. Приходится играть тяжеленным сцеплением и подгазовывать. Учитывая, что при 80 км/ч на VI передаче (передаточное отношение 0,5!) двигатель развивает всего 1000 об/мин, спешить с ее включением не стоит. Рык же работающего на повышенных оборотах мотора слышен в соседних переулках. Лев вышел на охоту! ■

«Мне нужен номер на ночь». Портье бросил взгляд на стоящий у порога красный суперкар: «Да, сэр. Но, к сожалению, у нас лишь дешевые номера – до 250 евро»…

Черт возьми, этот «Вайпер» уже приучил меня переплачивать за бензин, но за отель? Впрочем, я халиф всего на час и потому прижимистый. Ведь такой автомобиль – редкая и дорогая игрушка. Кстати, теперь продажи начались и в России. Сколько стоит? Ах, оставьте! Не все ли равно? Ну пусть что-то около ста тысяч вечнозеленых. Как говорил один знакомый яхтсмен: «Если человек спрашивает о цене яхты, он ее никогда не купит».



Вентилируемые тормозные диски диаметром 355 мм способны осадить полуторатонный «Вайпер» с 306 км/ч.



Только заглянув в инструкцию, смог обнаружить ручку открывания капота … в переднем воздухозаборнике!



Подъем днища в корме и аэродинамические гребни работают как диффузор, создающий разрежение и прижимающую силу.

Отсек позади кабины занят элементами подвески, коробкой передач, бензобаком. Поверх всего крыша – чтобы ее убрать, нужно остановиться и открыть багажник.

СТРАХОВКА БЕЗ ГИБДД!

Министерство финансов предлагает упростить оформление документов на страховые выплаты при незначительных ДТП, не прибегая к услугам ГИБДД. А именно: если в ДТП участвовало не более двух машин, сумма ущерба незначительна и нет вреда здоровью людей – не требуется вызывать сотрудников Госавтоинспекции. Минфин также предлагает в течение двух-трех лет реализовать в России так называемый «европейский протокол»: пострадавший может обращаться за получением страховых выплат не в компанию, где застрахован виновник, а в свою. При этом сами страховые компании должны будут между собой урегулировать вопросы выплат. В Минфине также считают возможной выплату части страховки в случае гибели человека до завершения оформления всех формальностей. В частности, выплату родственникам погибших по 100 тысяч рублей для погребения.



НЕУЖЕЛИ УПРОСТЯТ?

Процедура техосмотра автомобилей в России будет упрощена, заявил глава аппарата правительства РФ Сергей Нарышкин. Этим займется комиссия по административной реформе, которая в ноябре рассмотрит поправки в законы о безопасности дорожного движения, о милиции и ОСАГО. Речь, в частности, идет о передаче техосмотра автосервисам. Он также сообщил, что комиссия планирует разработать типовые регламенты оказания государственных услуг, упростив также регистрацию автомобилей и выдачу госзнаков.



КОМУ СТАРЫЕ ПОКРЫШКИ?

В соответствии с распоряжением мэра Москвы Юрия Лужкова в столице создается «Управляющая компания городской системы сбора и переработки изношенных автопокрышек». Предполагается сооружение комплекса по переработке их на площадях ОАО «149-й механический завод».

Город обязуется размещать здесь заказы на готовую продукцию из резиновой крошки. Первый заказ – 1,5 км трамвайных переездов – уже получен.

ТОЛЬКО ПО СПЕЦПРОПУСКАМ!

В центр Москвы со временем можно будет проехать только по спецпропускам или в определенные дни. Это следует из документа, который был подписан в руководстве мэрии столицы. Касается он регулирования движения автотранспортных средств «на отдельных городских территориях».

В городе предполагается выделить зоны с ограниченным движением автотранспорта и, чтобы проехать туда, потребуется специальный пропуск. Будет разрешен проезд и автомобилям с определенными номерами и в конкретные дни. Например, с четными по четным числам, с нечетными – по нечетным. Полагают, что эти меры позволят снизить в ряде районов столицы движение автотранспорта на 10–30%, а выбросы загрязняющих веществ – на 20–40%. Такой закон может вступить в силу через два-три года. Кроме того, московские власти планируют сделать платным въезд грузовиков в центр города в дневные часы. Предварительно новую схему «обкатают» в одном из микрорайонов, сообщил глава столичного департамента природопользования Леонид Бочин.



СУПЕРТРОФИ-2006

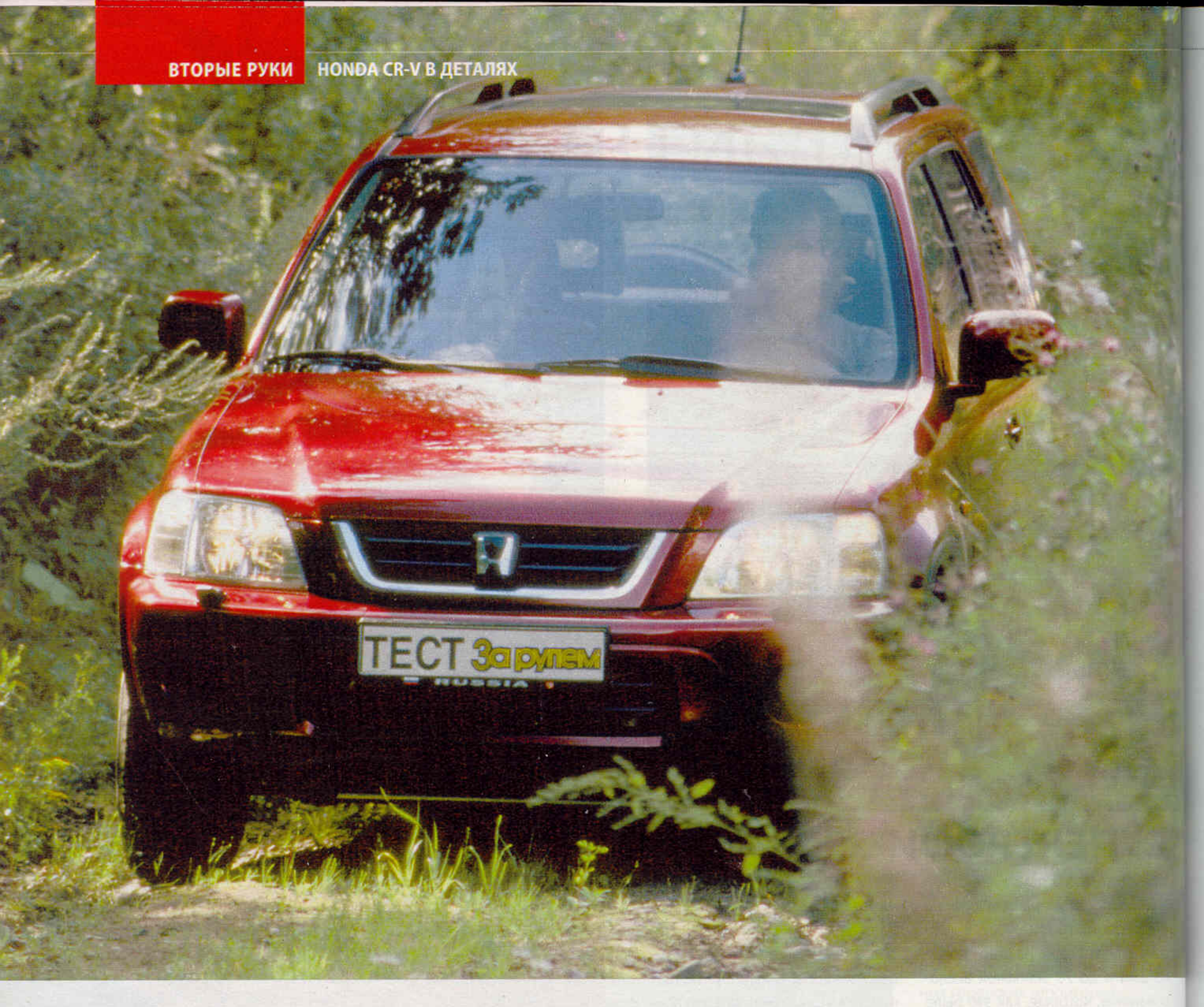
В течение всего лета идет отбор для участия в суперавтомарафоне «Экспедиция-трофи 2006». В феврале в Мурманске на старт должно выйти до 70 экипажей вседорожников, которые, как это было и предыдущей весной, возьмут курс на Владивосток.

Для участия в автомарафоне есть два пути – победа в отборочных испытаниях или членство в фирменной (корпоративной) команде. Последнее – удовольствие совсем не для бедных: участие в такой команде стоит 90 тысяч долларов. В июле на Валдае прошел отборочный тур для корпоративных команд, который состоял из девяти этапов. В начале будущего года мы расскажем, как прошел второй суперавтомарафон Мурманск–Владивосток.

АРОМАТ «ТРАБИ»

На ностальгии по автопрому ГДР, давшему двухтактный «Трабант», подзаработал находчивый предприниматель Ян Торстен. Через свой интернет-магазин он продает необычные консервы. В жестяной банке лежит кусок ваты, пропитанный выхлопом самого настоящего «Трабанта». Надписи «Аромат Траби», «Воздух Востока» на фоне целующихся Брежнева и Хонеккера помогают делать деньги «из воздуха» – банки уходят по 3,98 евро!





АСФАЛЬТОВЫЙ ВЕЗДЕХОД

Анатолий Сухов

Пусть ехидничают джиперы и стрит-рейсеры – дескать, проигрывают «паркетники» их любимцам: одним – на асфальте, другим – на бездорожье! Но, как гласит арабская пословица, караван идет и, если говорить о «Хонде CR-V», караван не маленький. Маркетологи попали в точку: большинству владельцев вовсе не нужен крутой вездеход с блокировками мостов и пониженным рядом передач (для выездов на пикник хватит и увеличенного клиренса), а вот хороший обзор, комфорт в дальней поездке и вместительный салон дорогого стоят. В России CR-V появились осенью 1997 года, а наступление на вторичный рынок началось три года спустя, с окончанием заводской гарантии на первые проданные авто. Сегодня ряды подержанных машин пополняют уже CR-V второго поколения (см. Историю модели). Но цены на них в Москве остаются высокими – более 22 тыс. долларов, а вот четырех-семилетние экземпляры стоят 14–18 тысяч. О них и расскажем.

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ

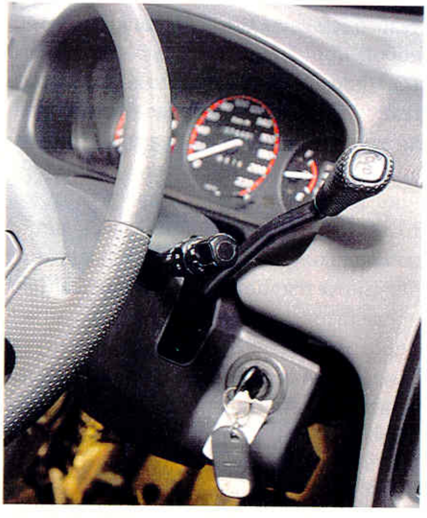
Спрос на CR-V оказался настолько высок, что их производство наладили по всему миру: помимо Японии – в Великобритании, в США и Канаде, в Таиланде и на Филиппинах. Официально в Россию поставляли в основном автомобили японской сборки, но в конце 2000 и в 2001 году были отдельные партии «англичан».

Основной поток подержанных машин – из Германии. Это практически российский вариант. Встречаются авто из США и Канады: как правило, они дешевле «европейцев». Во-первых, из-за более низких цен на новые автомобили (за северо-американский рынок производители борются изо всех сил), а во-вторых, по причине сравнительно бедной комплектации: многие «американцы» не имеют ABS, центрального замка, кондиционера и даже… полного привода. Поэтому, прежде чем соблазняться низкой ценой, «найдите десять отличий». Дешевле и праворульные автомобили, но запчасти к ним придется заказывать на свой страх и риск – мно-

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **1995 год.** Представлена Honda CR-V – пятидверный универсал. Двигатель – бензиновый, P4, шестнадцатиклапанный B20B, 2,0 л, 94 кВт/128 л.с. Привод – передний или полный (автоматическое подключение заднего моста). Коробка передач – М5 или А4.
- **1996 год.** Начало производства CR-V для японского рынка.
- **1997 год.** Поставки в Европу и в Россию.
- **1999 год.** Рестайлинг. Появились окрашенные бамперы, широкие молдинги на дверях, чехол на запасном колесе и противотуманные фары. Передние сиденья получили более развитую боковую поддержку, а кнопки – подсветку. Двигатель B20B уступил место B20Z того же объема и компоновки, но увеличенной мощности – 108 кВт/147 л.с.
- **2002 год.** Второе поколение CR-V. Обновлены экстерьер и интерьер. Помимо фронтальных подушек безопасности, появились боковые подушки и шторки. Новая схема передней и задней подвески. Новые двигатели с системами i-VTEC и VTC и IMRC* – бензиновые, P4, шестнадцатиклапанные: K20 – 2,0 л, 110 кВт/150 л.с., K24 – 2,4 л, 118 кВт/160 л.с.
- **2005 год.** Рестайлинг. Улучшилось электронное оснащение, активная и пассивная безопасность. Турбодизельный двигатель 2,2 л, 103 кВт/140 л.с. (в Россию официально не поставляется).

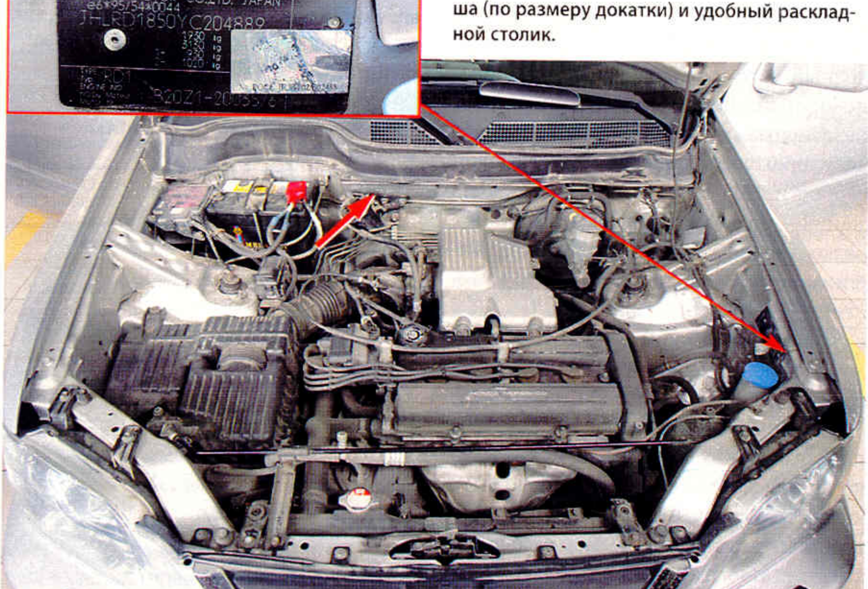
**Система i-VTEC позволяет варьировать продолжительность открытия и высоту подъема впускных и выпускных клапанов в зависимости от режима работы двигателя. Система VTC позволяет смещать фазы газораспределения поворотом распредвала. Система IMRC регулирует длину впускного тракта.*



Рычаг АКП – «по американской моде»: на рулевой колонке. С 1999 года вместо положения «3» на конце рычага появилась кнопка OVERDRIVE. По умолчанию «овердрайв» включен, и «автомат» может использовать все четыре передачи. При отключении режима на приборной панели зажигается индикатор.



Под ковриком багажника – вместительная ниша (по размеру докатки) и удобный раскладной столик.



С 1999 года мощность двигателя увеличилась до 147 л.с. – с ним разгон до 100 км/ч занимает всего 10,5 с. Страну-производитель можно определить по первому символу VIN на моторном щите (показан стрелкой): 1 или 4 – США, 2– Канада, J – Япония, S – Великобритания. На табличке указаны код региона и модель двигателя.

гие детали у них свои, а фирменной программой не располагают даже дилеры. Сразу позаботьтесь о зимнем комплекте колес – европейские не подойдут: у «японцев» четыре шпильки вместо пяти.

Перед покупкой приглянувшегося авто стоит посетить дилерский техцентр, и не только ради квалифицированной диагностики. Порой проблемы возникают при постановке на учет в ГАИ – структура VIN-кода CR-V менялась: например, год выпуска по 1997-й включительно указывали перед буквой «С» и обозначали цифрами 1 или 2, с 1997 года его шифровали буквами и ставили их после «С».

РЕМНИ И ЦЕПИ

Вопрос выбора двигателя перед покупателем CR-V не стоит. До рестайлинга 1999 года все автомобили комплектовали единственным 2-литровым 128-сильным мотором B20B, затем он уступил место опять же единственному 147-сильному B20Z (инженеры поменяли настройки впуска и выпуска, фаз газораспределения и программу управления).

Даже самого слабого мотора «Хонде CR-V» хватает с лихвой. Для своего класса она очень динамична и при этом отличается умеренным аппетитом: с механической коробкой передач расходует на шоссе 9–10 л на сотню. А вот за «автомат» придется доплачивать на каждой заправке – он дополнительно съедает до 3 л топлива. Впрочем, аппетит можно умерить спокойной ездой: адаптивная АКП подстраивает моменты переключения под стиль вождения.

Моторы серии В традиционно надежны, боятся лишь очумелых ручек, низкокачественных масел и забитого пухом радиатора. Масляное ТО (каждые 10 тыс. км) удобнее проводить на подъемнике или эстакаде: доступ к фильтру – только снизу. Раз в 40 тыс. км обновляют антифриз и проверяют зазоры ГРМ (обычно они не нуждаются в регулировке, но пренебрегать осмотром не стоит). Ремень ГРМ без проблем выдерживает положенные 100 тыс. км. При замене обязательно осмотрите помпу и натяжной ролик, а со вторым ремнем лучше поменять их в любом случае – до четвертой сотни тысяч большинство не доживает, а работа дорогая.

На 92-м бензине свечи зажигания служат до 20 тыс. км, а вот богатый же-

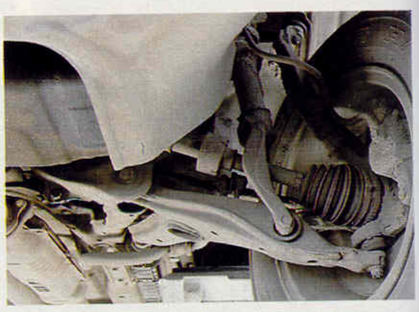
лезосодержащими присадками АИ-95 порой приканчивает их до очередного ТО. Двигатель B20B можно кормить и тем, и другим, а вот более форсированные агрегаты переваривают низкооктановое топливо (рекомендованное О.Ч. – не ниже 95) лишь в паре с «автоматом». Датчика детонации здесь нет, а начальный угол опережения зажигания регулируется поворотом корпуса распределителя, поэтому в случае крайней необходимости его можно сдвинуть, чтобы уйти от детонации. Но не забудьте вернуть его на место и помните, что регулировать опережение нужно при замкнутых контактах сервисного разъема. Впрочем, при нормальной эксплуатации этого практически не требуется.

Защищать моторный отсек «Хонда» не рекомендует, чтобы не нарушить его вентиляцию, да и картеры двигателя и коробки передач расположены достаточно высоко.

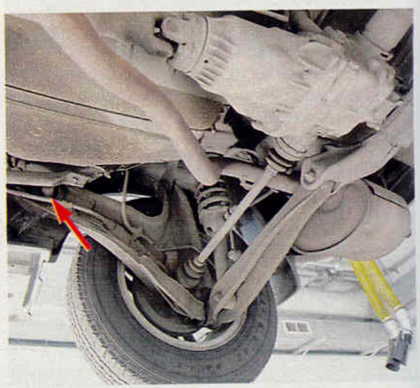
СПОРТСМЕН-ЛЮБИТЕЛЬ

Хотя клиренс 205 мм позволяет не бояться «легковых» препятствий, «Хонду CR-V» создавали не для ралли- и трофи-рейдов, поэтому задний мост здесь подключается по необходимости – при разности скоростей вращения передних и задних колес. Перераспределением момента (до 50% на заднюю ось) управляет автоматика, а водителю остается лишь коробка передач да педаль газа. Чтобы выехать из сугроба или преодолеть скользкий подъем – вполне достаточно. При равномерном движении без проскальзывания CR-V – переднеприводный автомобиль, послушный и экономичный. Великолепно настроенная независимая подвеска всех колес позволяет проходить повороты на высокой скорости. Но не доводите дело до скольжения – подключившийся задний мост резко меняет характер поведения машины, а тут еще и высокий центр тяжести... Удержать «поплывший» CR-V в скользком повороте неподготовленному водителю едва ли удастся, поэтому совет один – не гонять.

Механическая коробка передач без проблем служит более 200 тыс. км, только не забывайте обновлять масло (MTF) каждые 40 тысяч. Сцепление с гидроприводом выдерживает в среднем свыше 150 тыс. км. Многим неудобен большой ход педали – его можно уменьшить регулировкой. Очень хорошо настроенный «автомат» CR-V не требует вложений по крайней мере до 150 тыс. км при условии



Двухрычажная передняя подвеска первого поколения обеспечивает великолепную управляемость в сочетании с хорошей плавностью хода. Верхняя опора служит 100–200 тыс. км и меняется в сборе с рычагом, нижняя столь же долговечна и меняется отдельно. Чаще всего – каждые 40–50 тыс. км – придется заниматься стойками стабилизатора.



В задней подвеске первого поколения слабое звено – большие сайлент-блоки продольных рычагов – их хватает на 80–90 тыс. км. Механизм подключения заднего моста встроен в картер редуктора. Принцип его работы тот же, что и у HR-V (ЗР, 2005, № 7, с. 124). Масло DPSF рекомендуется менять каждые 60 тыс. км, а если редуктор стал издавать посторонние звуки в поворотах, смените масло еще раз после короткой поездки. Лучше работает в этом узле современная жидкость VTM4.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, долл. США
Диагностика электронных систем автомобиля	40
Диагностика состояния тормозной системы и подвески на стенде BOSCH/подвески (на подъемнике)	40/25
Замена ремня ГРМ	115
Замена жидкости в АКП/заднем мосту (с промывкой)	20/30
Замена карданного вала	40
Замена подшипника передней/задней ступицы	90/60
Проточка/замена передних тормозных дисков	150/100
Замена стойки/втулки стабилизатора поперечной устойчивости передней подвески	25/15
Замена верхнего рычага/нижней опоры передней подвески	60/85
Замена сайлент-блока продольного рычага задней подвески	85
Регулировка углов установки колес	50



На машинах первого поколения, чтобы открыть заднюю дверь, нужно было поднять стекло – лишняя операция, зато в дождь над головой всегда есть козырек.



К CR-V первого поколения прилагались ключи с отдельным брелоком для управления центральным замком. Иммобилайзер устанавливался на всех автомобилях. До 1999 года в комплект входил обучающий (красный) ключ. Всего можно запрограммировать до шести ключей, а при потере одного из них – стереть информацию о нем из памяти автомобиля.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, долл. США
Ремень ГРМ/его ролики/помпа	94/100/210
Жидкость DPSF/VTM4 (за литр)	21/22
Карданный вал в сборе	2121
Подшипник передней/задней ступицы	110/221
Комплект передних тормозных колодок/дисков	190/450
Стойка/втулка стабилизатора поперечной устойчивости передней подвески	135/20
Верхний рычаг передней подвески (в сборе)/нижняя опора	227/112
Нижний рычаг передней подвески	400
Наконечник рулевой тяги	112
Сайлент-блок нижнего продольного рычага задней подвески	39
Крыло переднее	350
Капот	660
Передний бампер 1997/1999 года (окрашенный)	480/710
Фара	406



Внутреннее пространство салона на редкость рационально. Ровный пол позволяет пройти между рядами, задние сиденья – регулируемые и складываются в соотношении 60:40.

регулярной смены масла (ATF). В России это лучше делать почаще – не через 60, а через 40 тыс. км. Регулярные «заезды на время» приканчивают фрикционы, но после их замены коробка работает как новая: подшипники и шестерни практически не изнашиваются. Кстати, «хондовские» «автоматы» выполнены по схеме механических коробок с параллельными валами, поэтому намного проще в ремонте, чем планетарные.

А вот карданная передача – весомая статья расходов. Крестовины начинают постукивать после 120–150 тыс. км пробега, с АКП – заметно позже (меньше ударных нагрузок в трансмиссии). С ремонтом можно какое-то время подождать, копя деньги на новый вал – его положено менять только в сборе. Замена крестовин в гаражных условиях годится лишь для барышников, которые торопятся сбыть проблемный автомобиль – препарированный кардан долго не ходит.

О существовании ШРУСов можно забыть: если не порвали чехол, служить им до скончания века. Подшипники ступиц менее долговечны, но 100–120 тысяч выдерживают с честью; дальнейший прогноз зависит от числа пойманных ям и загрузки багажника.

Тормоза безотказны при регулярном уходе: очистка и смазка направляющих и замена тормозной жидкости каждые три года. Колодки задних барабанных тормозов служат 80–100 тыс. км, но изнашиваются неодинаково: передние – быстрее, задние – медленнее. Временно можно просто поменять их местами (конечно, если не прозевали момент критического износа). Но максимум через 40 тыс. км придется-таки разориться на новые, иначе истончившаяся накладка отскочит и заклинит колесо. Возникающее биение руля на торможении обычно вызвано образованием слоя окалины на поверхности диска (когда автомобиль долго простоял с влажными колодками). Продлить жизнь передним дискам удается проточкой, а такой дефект, как коробление дисков от перегрева, здесь не встречается.

Кузова CR-V не сильно боятся коррозии. Все нижние панели – с двойной оцинковкой, а небольшие следы ржавчины возле задней двери – продукт коррозии стальных шайб в креплении фирменного шильдика.

Благодарим дилерский техцентр ФК МОТОРС за помощь в подготовке материала.

ПОЕДЕМ В КАРЕТЕ ПРОШЛОГО?

Сергей Канунников

Купить автомобиль за три сотни долларов – и он будет ездить? Конечно, отечественные модели 1950–1960 гг. (сегодня самые дешевые) принесут немало забот. Но может, смысл все-таки есть?

В МУЗЕЙ? НА ДАЧУ!

Говорить о ЗИСах, «чайках» и ЗИМах не будем. Они довольно редки, пользуются особым успехом у богатых коллекционеров, потому – дороги. Да и не для повседневной езды эти громоздкие, прожорливые машины. А вот массовые модели «дожигулевской» эпохи 1950-х – первой половины 1970-х годов вполне доступны. Предложение заметно превышает спрос, и не каждое заслуживает практического интереса.

По европейским меркам, такие автомобили уже причисляют к олдтаймерам. В России некоторые тоже старательно воссоздают «волги», «москвичи», «запорожцы» в первозданном виде, но профессиональная реставрация – дело хлопотное и недешевое. Второй способ вложить в машину побольше – кардинально переделать: современные, иногда даже импортные агрегаты, отделка салона кожей, окраска кузова металликом. Получается нечто, называемое «хот-род» или «кастом». Воссоздают в оригинале или переделывают экземпляры, как правило, для себя, продают редко и просят дорого. Цена 21-й «Волги» доходит до 15 тысяч долларов!

Доступней автомобили без серьезных переделок, но не оригинальные. Те, что хорошо сохранились, хотя и приобрели узлы более новых моделей в порядке модернизации.

ГДЕ-ТО ЗА ГОРОДОМ, ОЧЕНЬ НЕДОРОГО

Цены пожилых, но не раритетных машин невысоки. Попадаются «москвичи» и «запорожцы», владельцы которых, дабы освободить гараж, отдают старичков за 100 и менее долларов. Причем на машине можно уехать! Цены почти не зависят от года выпуска, зато очень разнятся по регионам. В крупных городах, где движение любителей старины развивается очень быстро, просят (что отнюдь не значит «получают»!) в 3–5 раз дороже, чем в провинции. А там, особенно в южных районах, состояние машин заметно лучше. Не исключено, что придется решиться на дальний ретропробег.

Явные достоинства старых авто – простота конструкции и ремонтопригодность. Обратная сторона: трудоемкость обслуживания, которую лишь отчасти уменьшит применение более современных узлов. Скажем, 21 точка смазки ГАЗ-21 ждет ваших усилий! Цены на ремонт старого авто вовсе не ниже, а порой выше, чем современного. Даже если найдете машину, не требующую немедленного вмешательства, рано или поздно придется искать литературу, опытных соратников по увлечению и, конечно, запчасти. В магазинах их нет; на рынках встречаются редко. Зато с автомобилем порой отдают детали, из которых впору собрать еще один.

Мало ездившей, но долго простоявшей машине почти наверняка понадобятся сальники и манжеты, патрубки системы охлаждения, шины. Но в первую очередь надо оценивать кузов. В отли-



Хорошо сохранившаяся или отреставрированная «Победа» внешне привлекательна. Но для повседневной езды мала обзорность, низка динамика.

«Москвич-412» по конструкции – самый современный среди ветеранов. К тому же недорог, да и запчасти найти нетрудно.



Прямой потомок довоенного «Опеля-Кадет» – «Москвич-401» стоит очень недорого. Но для ежедневных поездок он не подходит.



ЗАЗ-965 в современный поток вписывается с трудом, зато вызывает добрые улыбки.

чие от иных деталей кузовные от современных моделей не приладишь. Дефицит – стекла, пластиковые элементы салонов. Если кузов не гнилой, нет чужеродных агрегатов (скажем, импортного мотора или усилителя руля непонятного происхождения) и нащупана возможность разжиться запчастями, можно начинать торг. Он почти наверняка будет успешным.

СТАРЫЙ ОЛЕНЬ В НОВОЙ БОРОЗДЕ

Разумный потолок цены «Победы» – 2000 долларов. Столько просят за очень хорошо сохранившийся или отреставрированный экземпляр. Вполне исправный автомобиль можно купить и гораздо дешевле. Напротив, значительно дороже (от 5000 до 20 000 долларов) редкие нынче версии с мягкой крышей. Полноприводные ГАЗ-М72 тоже встречаются нечасто.

Жить с «Победой» сегодня сложно – мало что подходит от последующих моделей. Лишь двигатель и коробка передач аналогичны тем, что ставили на ГАЗ (УАЗ)-69. Впрочем, немало машин хозяева успели оснастить «волговскими» моторами и подвесками.

«Волга» ГАЗ-21 наиболее популярна среди любителей старины. Машин еще очень много, цены зависят не только и не столько от состояния, сколько от аппетитов продавцов. Нормальный, не гнилой, на ходу автомобиль можно сторговать за тысячу-две долларов (а просят порой в три-пять раз больше!). За универсал ГАЗ-22, как правило, – от 5000 долларов. Неудивительно, их сохранилось немного: в частном пользовании машин почти не было, а государственные, как известно, безжалостно отправляли на свалку.

Запчастей для старой «Волги» по гаражам лежит еще очень много. Появились даже конторы, занимающиеся куплей-продажей, а заодно реставрацией деталей ГАЗ-21. На «Волгу» многое подходит от других горьковских машин и УАЗов. Ска-



«КОРАБЛЬ» ПРЕЗИДЕНТА

Увлечение отечественной ретротехникой коснулось даже президента России. 8 мая 2005 года В.В. Путин и президент США Д. Буш позировали в ГАЗ-21. Судя по всему, машина сильно переделана. Некоторые издания утверждали, что на президентской «Волге» даже автоматическая коробка передач, но внешность автомобиль сохранил оригинальную.

жем, амортизаторы – от ГАЗ-24. Уазовский двигатель 2,45 л отличался, по сути, лишь навесным оборудованием. Установка моторов семейств ЗМЗ-24 и ЗМЗ-402 и четырехступенчатых коробок передач требует довольно серьезных переделок, в частности, крепления двигателя, системы охлаждения. Некоторые 21-е – уже с передними подвесками и задними мостами от ГАЗ-24. Часть машин оборудовали усилителями тормозов. Для ежедневной езды «опция» отнюдь не бесполезная.

Приобретая запчасти для ГАЗ-21, не забывайте: за полтора десятилетия производства машину неоднократно модернизировали. Например, в 1950-х электрооборудование «Волги» было с «массой» на «плюсе», до 1962-го ставили рычажные амортизаторы. Крылья машин последнего поколения (1962–1970 гг.) подходят к ранним лишь с доделками.

Немного о ГАЗ-69 и 69А. Машин мало, большинство пало на свалках при автобазах. Многие обрели мосты, а иногда иные агрегаты от УАЗ-469. Немало экземпляров с самодельным жестким верхом, иногда аляповатым, порой – вполне приличным. Большинство «козликов» – недороги, но искать лучше подальше от столиц.

ДЕШЕВЫЕ МОИ «МОСКВИЧИ»

За «Москвич-401» в первозданном, идеальном состоянии просят до 5000 долларов! Но нормальный автомобиль можно купить раз в 15 дешевле. На большинстве 400-х и 401-х – двигатели, коробки передач и подвески 408-х, иногда даже 412-х. Но хоть с родными, хоть с более свежими агрегатами, первые «москвичи» для ежедневной езды малопригодны. Кузов обычно варен-переварен, а деталей не сыскать. Машинка узкая, тесная и неустойчивая. Симпатичный раритет хорош лишь для нескольких неспешных выездов в год – на парады ровесников.

«Москвичей» моделей 402, 407 и 403 в продаже немало. За 300–500 долларов реально подобрать приличный. Моторы часто от младшего брата, 408-го: в свое время выпускали специальную модификацию и комплект деталей для переделки. Кузовные детали еще вполне можно найти, причем недорого. Ведь «москвичи», в отличие от «Волги», у старьевщиков не столь популярны. Многие детали подвески, тормозов подходят от моделей 408 и 412.

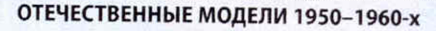
Универсалы «Москвич-423» и 424, а также полноприводные 410, 410Н и 411 редки. Последние три надо выбирать особенно внимательно: раздаточные коробки почти всегда неисправны!

«Москвичи-408» и 412 в среднем даже дешевле 402-х–407-х. Но приличных машин относительно немного: большей частью ржавые или просто гнилые. Их молодость пришлась на эпоху, когда ездить стали больше, причем круглый год. Зато запчастей пока много, ведь в Ижевске «москвичи-412» делали до 1990-х.

ОТ «ГОРБАТОГО» ДО «МЫЛЬНИЦЫ»

Чтобы купить аутентичный ЗАЗ-965, достаточно иногда и 300 долларов, хотя просят до 2000. «Горбатые» продают, как

«Москвичи» от 402-го до 407-го вдали от столиц в хороших руках продолжают служить верой и правдой.





Добротно отремонтированный ГАЗ-69 и сегодня способен радовать охотников и рыболовов.

ЦЕНЫ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ ПРОШЛЫХ ЛЕТ

Модель (годы выпуска)	Цена, $
«Победа» ГАЗ-М20/М20В (1946–1958)	150–2000
«Волга» ГАЗ-21 (1956–1970)	300–7000
«Волга» ГАЗ-22 (1962–1970)	1000–9000
ГАЗ/УАЗ-69/69А (1952–1972)	700–3000
«Москвич-400/401» (1947–1956)	100–1500
«Москвич-402/407/403» (1956–1964)	100–2000
«Москвич-408/412» (1964–1976)	150–1500
«Запорожец» ЗАЗ-965 (1960–1969)	250–1600
«Запорожец» ЗАЗ-966/968 (1966–1994)	100–700

правило, ухоженные или хорошо отремонтированные. Благодаря преемственности моделей ЗАЗ запчасти, за исключением кузовных, достать нетрудно.

ЗАЗ-966 и 968 в среднем дешевле «горбатого». Много запущенных, совсем гнилых машин, часто предлагают так называемые «дачные» – без документов. На фоне низких цен на сами автомобили ремонт, особенно кузовной, может оказаться неоправданно дорогим.

ОБЩИЕ МЕСТА

Конечно, ездить на раритете лучше только летом. Тяжелый пуск двигателя (кстати, многие моторы всю жизнь работали на воде, под «Тосол» понадобится тщательная переборка системы охлаждения), слабенькие печки в сочетании со щелястыми салонами удовольствия от езды зимой не доставят. Да и шины подобрать нелегко. Но главное, конечно, коррозия: старый металл стоит беречь от снега и соли.

Обзорность, разгон, тормоза современным ритмам не соответствуют. Органы управления – тяжеловаты. Машины проявят свои лучшие качества лишь в неспешных летних поездках по шоссе на дачу, на природу. Проходимость машин с немощными, но тяговитыми моторами, большим дорожным просветом – очень недурна.

Старый, но ухоженный автомобиль, как правило, вызывает доброе отношение окружающих, даже инспекторов ГИБДД. А еще… Поверьте, езда в «каретах прошлого» иногда просто приятна. Впрочем, это аргумент эмоциональный и, конечно, субъективный. □

В профиль «Опа» выглядит немного необычно, но совсем не уродливо.

«ОПА» ПРИБЫЛА В ЕВРОПУ

Андрей Кочетов

Мини-вэны нынче очень востребованы. Недаром они есть в модельных рядах почти всех производителей.

На рынке России стали появляться «тойоты» с игривым названием «Опа». Модель выпускали с 2000 года только для рынка Японии. Любители «праворуких» уже обратили на нее внимание.

Многих привлекает современный дизайн в стиле «техно», а главное – универсальность и комфорт. Интерьер, в отличие от внешности, – без острых углов и прочего футуризма. Все очень традиционно, функционально, удобно, но есть и изюминка. Салон в некото-



К немногочисленным недостаткам отнесем большую погрузочную высоту багажника.



Как любая японская «Тойота», «Опа» несет собственный герб.



За «Тойоту-Опа» 2000 года с пробегом 53 тыс. км в Москве просят 13 000 долларов.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	TOYOTA OPA 1.8 i
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4250
ширина	1695
высота	1525
база	2700
колея спереди/сзади	1475/1460
Радиус поворота, м	5,3
Снаряженная масса, кг	1200
Полная масса, кг	1478
Макс. скорость, км/ч	190
Топливо	АИ-91-95
запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	6,7
Двигатель	
Расположение	спереди поперечно
Конфигурация	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1794
Мощность, кВт/л. с.	100/136
при об/мин	6000
Крутящий момент, Н·м	171
при об/мин	4200
Трансмиссия	
Тип	переднеприводная
Коробка передач	A4
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем
Тормоза:	
передние/ задние	дисковые/барабанные
Размер шин	195/65R15



Вместо традиционных приборов – электронный дисплей. Селектор «автомата» под рулем, стояночный тормоз ножной.

Ровный пол багажника – нынче хороший тон для грузопассажирских машин. «Опа» удобна и в роли фургона.

Для задних пассажиров места предостаточно, диван можно отодвинуть, а спинку наклонить на удобный угол.

рых версиях зрительно разделен на две части: передние сиденья светло-серые, а задний ряд – черный. Необычное цветовое решение вместе с широкими задними стойками создает особую атмосферу почти домашнего уюта, отделяя «места для отдыха» от остального суетного мира.

Компоновка рабочего места традиционна для японских мини-вэнов: селектор автомата под рулевой колонкой, стояночный тормоз – ножной, а электронный дисплей, заменяющий приборный щиток, – в центре. Его информация доступна только водителю, с другого места виден темный овальный «колодец».

В основе конструкции консервативные, зато проверенные временем решения: передний привод, подвеска типа «Мак-Ферсон», гидромеханическая коробка передач. «Тойота-Опа» очень легка на ходу, комфортна на мелких неровностях, пологих дорожных волнах, не «валится» в поворотах. «Опа» действительно универсальна. Большой дорожный просвет – 160 мм – сочетается с хорошей динамикой и максимальной скоростью 190 км/ч.

Несмотря на молодость, в 2003 году «Опу» модернизировали. Внешне она не изменилась, но мотор «подрос» в объеме до 2,0 литров, а трансмиссия стала бесступенчатой. Скорее всего, через годик-другой и такие автомобили появятся у нас. □

ТЫ ПОМНИШЬ – ВЬЮГА ЗЛИЛАСЬ!

Сергей Мишин

ШИПОВАННЫЕ ШИНЫ

9-е место AMTEL NORDMASTER ST



761 балл

- Страна-производитель – Россия
- Индекс скорости – Q (160 км/ч)
- Глубина рисунка протектора – 9,5–10,0 мм
- Масса шины – 7,6 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Количество/выступание шипов – 112/0,9–2,1 мм
- Средняя цена – 1250 руб.
- Соотношение цена/качество – 1,64

Не первый раз зимний «Амтел» проигрывает своим оппонентам. Причина, на наш взгляд, – малое выступание основной части шипов, из-за чего на льду шины ведут себя более чем скромно. Троганье и разгон эффективны только на грани буксования. Скорость, обеспечивающая надежное сцепление в повороте, довольно низкая. По смешанному покрытию езда на этих шинах требует особой осторожности – разница сцепных свойств на льду и снегу велика, и если в повороте со снежного покрова попасть на лед, автомобиль может «резко поскользнуться» – стать неуправляемым. Заноса в критических ситуациях нет, преобладает снос. В глубоком снегу движение только внатяг или при сильном буксовании. Троганье неуверенное, но вот назад выбирается вполне надежно.

Отметим хороший комфорт и курсовую устойчивость на асфальте, самые лучшие тормоза. Не слышно и шипов, но отчетливо ощущается шум протектора. Короче говоря, у «Амтела» потенциал есть! Надо только подобрать хорошие шипы и освоить правильную шиповку покрышек.

(+) Очень хорошее торможение на снегу и лучшее на асфальте, небольшой расход топлива.

(–) Низкие сцепные свойства на льду, неудобное управление торможением и разгоном.

Рекомендуем для чистых асфальтовых и слегка заснеженных дорог.

8-е место ROSAVA LEDOKOL



771 балл

- Страна-производитель – Украина
- Индекс скорости – S (180 км/ч)
- Глубина рисунка протектора – 7,0–7,9 мм
- Масса шины – 7,6 кг
- Количество/выступание шипов – 192/0,8–1,0 мм
- Средняя цена – 1200 руб.
- Соотношение цена/качество – 1,56

Шипов у этой шины в два раза больше, чем требуют европейские нормы, но, утопленные в резину, они «Росаве» помогают слабо. Лидируют эти шины лишь в разгоне на льду – против стольких шипов не поспоришь.

При старте автомобиль чуть «зависает» – шипы расположены друг за другом, но дальнейший разгон вполне приемлемый. При торможении – резкий срыв в юз и длительное восстановление. Эффективно тормозят эти шины лишь на грани блокировки. Со снегом не дружат – здесь торможение и разгон весьма скромные. Движение по «целине» практически невозможно. Если уж «припрет» – приходится идти только ходом, прямо и без остановок. Остановишься – тронуться не сможешь, равно как и выбраться назад. При движении по рыхлому снегу шина рыскает, будто ищет, за что зацепиться.

Почти две сотни шипов отрицательно сказались и на комфорте. Шины жесткие и шумные, гудят даже на заснеженных дорогах. Два самых неприятных шумовых пика – при 50 и 70 км/ч. Удивительно только, что эти покрышки довольно экономичны.

(+) Лучший разгон и очень высокие боковые сцепные свойства на льду, хорошая топливная экономичность.

(–) Низкие проходимость и курсовая устойчивость на снегу, сильный шум.

Возможно использовать на чистых асфальтовых дорогах с незначительным гололедом. Не дружат со снегом!

7-е место KUMHO IZEN STUD KW-11



773,2 балла

- Страна-производитель – Корея
- Индекс скорости – T (190 км/ч)
- Глубина рисунка протектора – 9,0 мм
- Масса шины – 6,9 кг
- Количество/выступание шипов – 90/1,3–1,8 мм
- Средняя цена – 1630 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,11

Главные достоинства – высокий комфорт (шума шипов почти не слышно) и топливная экономичность. На заснеженных и обледенелых дорогах не следует ожидать особой цепкости этих шин.

Разгон – только внатяг (резкая потеря эффективности при пробуксовке). Предпочтение плотному снегу. Большая разница в сцепных свойствах на льду и снегу. В последнем случае торможение неплохое, но только до попадания на лед – там эффективность резко падает.

Первоначальная реакция на поворот руля вполне приемлемая, но если скорость велика, автомобиль может резко и неожиданно выйти из-под контроля. На заснеженной дороге шины срываются то в снос, то в занос. Скольжения излишне затянуты. Необходимы упреждающие действия рулем, чтобы хоть как-то управлять автомобилем. По глубокому снегу двигаться можно только внатяг, назад выезжает неуверенно.

Довольно слабые шины с низкими сцепными свойствами на льду. Видимо, корейцы не совсем четко представляют требования, предъявляемые настоящей зимой.

(+) Лучшие по топливной экономичности, обеспечивают высокий уровень комфорта.

(–) Низкие сцепные свойства, скромная проходимость, худшее торможение на асфальте.

Рекомендуем любителям неспешной и экономичной езды по очищенным асфальтовым дорогам.



В первом осеннем номере, как обычно, представляем результаты тестов зимних шин 175/70R13. Что бы там ни говорили, а этот размер по-прежнему остается в России самым массовым для легковых автомобилей. На этот раз у нас две группы: шипованные и нешипованные, так что при желании каждый может сравнить их по результатам замеренных и оцененных показателей.

6-е место YOKOHAMA GUARDEX 700



775 баллов

- Страна-производитель – Филиппины
- Индекс скорости – Q (160 км/ч)
- Глубина рисунка протектора – 9,0 мм
- Масса шины – 8,0 кг
- Количество/выступание шипов – 90/1,3 мм
- Средняя цена – 1690 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,18

Довольно сбалансированные шины, но не для сугробов. Оно и не удивительно – какая уж на Филиппинах зима! Уверенный разгон омрачается небольшой пробуксовкой при троганье.

Торможение не столь эффективное, как у лучших шин, но вполне понятное – хорошо ощущается момент блокировки. Разборчивы в покрытиях – цепляются за плотный снег, а при чередовании снега и льда автомобиль немного «гуляет». Реакция на доворот руля невыразительна, «перекручивание» приводит к выходу с намеченной траектории. Неплохо управляются в заносе, хотя скольжения слегка затянуты. В глубоком снегу лучше двигаться с максимально возможной для данных условий скоростью, в крайнем случае внатяг; троганье затруднено.

В целом очень близки к предыдущим «Кумхо». Отличаются в худшую сторону топливной экономичностью и комфортом. Вероятная причина – шины довольно тяжелые, из импортных тяжелее только серебряный призер «Мишлен Ивало 2» и ярославские «Медео». На асфальте в салоне автомобиля становится шумно, при проезде неровностей ощущаются резкие толчки от дороги.

(+) Очень хорошие торможение и курсовая устойчивость на асфальте.

(–) Очень низкие сцепные свойства на зимней дороге и проходимость.

Рекомендуем для асфальтовых дорог, частично покрытых укатанным снегом.

5-е место GOODYEAR ULTRAGRIP 500



829,7 балла

- Страна-производитель – Турция
- Индекс скорости – T (190 км/ч)
- Глубина рисунка протектора – 9,5 мм
- Масса шины – 7,6 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Количество/выступание шипов – 90/1,3–1,5 мм
- Средняя цена – 2200 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,65

«Гудьир» открывает категорию крепких середнячков, заметно оторвавшись от предыдущих участников нашего теста (разница между 5-м и 6-м местами почти 45 баллов!). В отличие от прошлых, нынешние «гудьиры» не так охотно держатся за лед. Троганье и разгон автомобиля только «на грани» или с небольшим буксованием – в этом шины похожи на Michelin. Такой эффект вообще присущ шинам, сделанным специально для автомобилей с электронной противобуксовочной системой. Торможение с ними гораздо лучше: четко ощущаешь границу блокировки, после чего вращение колес быстро восстанавливается.

Ощутима задержка реакции автомобиля на поворот руля. Управление на этих шинах требует сноровки и привыкания – резкие срывы и восстановление после скольжения заставляют постоянно работать рулем. Рыскает на прямой по рыхлому снегу. Хорошо трогается в глубоком снегу, но дальше движение возможно только внатяг. Вместе с тем это довольно комфортная шина.

(+) Очень хорошие сцепные свойства на снегу, а также управление тормозами, экономный расход топлива.

(–) Невысокие управляемость и курсовая устойчивость на заснеженной дороге.

Рекомендуем для любых зимних дорог при не очень быстрой езде.

4-е место MEDEO



860,2 балла

- Страна-производитель – Россия
- Индекс скорости – Q (160 км/ч)
- Глубина рисунка протектора – 9,5–10,0 мм
- Масса шины – 9,0 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Количество/выступание шипов – 90/2,0–2,1 мм
- Средняя цена – 1350 руб.
- Соотношение цена/качество – 1,57

Очень хорошие отечественные шины Ярославского завода, выигравшие в этом тесте у одного из недавних зимних лидеров Goodyear UG500. Medeo оказались лучше в торможении на льду и асфальте, удобнее в разгоне и управлении при достойной курсовой устойчивости и проходимости. Проигрывают в основном в расходе топлива.

Трогаться и разгоняться предпочтительней внатяг или с небольшим буксованием. Торможение эффективно на грани блокировки. Неплохо ведут себя в повороте, хотя несколько запаздывают на действия рулем. Реагируют на разное покрытие, предпочитая плотный снег. В рыхлом отмечаются резковатые срывы. Более предсказуемо поведение на льду. В глубоком снегу всегда можно выехать назад.

Довольно комфортная, тихая шина, при том, что шипы излишне выступают из резины.

(+) Хорошие проходимость, управляемость на снегу и льду, курсовая устойчивость и лучшее торможение на асфальте. Соотношение цена/качество – одно из лучших в нашем тесте.

(–) Повышенный расход топлива, невысокая курсовая устойчивость на заснеженной дороге.

Особо рекомендуем для любых зимних дорог и глубокого снега, хотя должны предупредить, что шипы с таким выступом долго не продержатся.

В «шипованной» компании вместе с победителем нашего прошлогоднего теста «Нокиан Хаккапелита 4» и слегка модернизированный «Мишлен Ивало 2» (его теперь шипуют на заводе «Мишлен» в Давыдове), модифицированный «Карвинг» от «Пирелли» и неизменный «Гудьир». Лидирующие бренды разбавлены корейскими «Кумхо» и японскими «Йокогама». Есть и недорогие нашенские новинки от «Амтела» и «Росавы», а также «Медео» – покрышки ЯШЗ, завоевавшие прошлой зимой небывалую для отечественных производителей популярность.

Отметим, что нешипованные новинки от «Нокиан», «Йокогамы», «Тойо» и «Росавы» представлены на нашем тесте впервые. Ориентиром же для сравнения выступает хорошо известный «Бриджстоун Близзак WS-50».

Лидером среди шипованных остался неизменный с прошлого года «Нокиан» с квадратными шипами. Порадовал Ярославский шинный – показатели «Медео» в нашем тесте достойны похвалы. А вот «Росаве» и «Амтелу» есть над чем поработать.

ШИПОВАННЫЕ ШИНЫ

3-е место
PIRELLI WINTER CARVING



861,9 балла

- Страна-производитель – Испания
- Индекс скорости – Q (160 км/ч)
- Глубина рисунка протектора – 9,5 мм
- Масса шины – 6,9 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Количество/выступание шипов – 90/1,4–1,6 мм
- Средняя цена – 1900 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,20
- Сцепные свойства этих шин высоки и стабильны как на снегу, так и льду. Исчезли имевшие в прошлом место резкие срывы в скольжение. Теперь «Карвинг» при переборе скорости в ледяном повороте начинает плавно скользить и так же плавно восстанавливает качение.
- Тем не менее кое-какие проблемы остались. В начальной фазе скользкого поворота желательно выставить автомобиль на заданную траекторию – довернуть его на дуге будет очень сложно.
- Троганье и разгон на льду требуют аккуратности – только на грани буксования, зато в снегу шины очень хороши. Их поведение при разгоне похоже на Nokian HKPL4. Торможение очень эффективно на грани блокировки. В глубоком снегу вперед идут неуверенно, зато назад – свободно.
- Курсовая устойчивость на заснеженной дороге и чистом асфальте просто отменная, чего не скажешь о комфорте. Кузов воспринимает все неровности дороги, а на скоростях 60–80 и 100–120 км/ч салон просто наполняется «вертолетным» гулом.

(+) Лучший разгон на снегу, высокие боковые сцепные свойства на льду, великолепная курсовая устойчивость на асфальте.

(–) Невысокий уровень комфорта.

- Рекомендуем для любых зимних дорог, особенно тем, кто готов пожертвовать комфортом ради скорости.

2-е место
MICHELIN IVALO 2



888,8 балла

- Страна-производитель – Франция
- Индекс скорости – Q (160 км/ч)
- Глубина рисунка протектора – 9,4–9,7 мм
- Масса шины – 8,2 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Количество/выступание шипов – 90/1,8–2,0 мм
- Средняя цена – 2100 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,36
- Новые шипы (ныне эти шины комплектуют стальными двухфланцевыми шипами «Турванаста») пошли «Мишлену» на пользу и позволили прорваться на подиум. Теперь он уверенно ведет себя на зимней дороге и не боится припорошенного снегом льда. Троганье и разгон на этих шинах эффективны на грани или с небольшой пробуксовкой. Торможение, если не блокировать колеса, очень эффективное. С заблокированными несколько хуже, к тому же после блокировки шины довольно долго раскручиваются.
- Поведение в повороте «переднеприводное»: при сбросе газа – занос, при добавлении – снос. В начальной фазе входа в поворот ощущается небольшое запаздывание. Двигаться по глубокому снегу лучше внатяг. Застрял – на помощь придет задний ход. На заснеженной дороге автомобиль немного «плавает», словно шины упираются в снежные валики перед колесами. На асфальте же курсовая устойчивость довольно высокая. Ощущается высокочастотный пульсирующий шум в диапазоне от 60 до 100 км/ч. Мелкие неровности на кузов почти не передаются.

(+) Лучшее торможение на льду, очень хорошая экономичность, хорошие управляемость и курсовая устойчивость на асфальте.

(–) Высокий уровень шума.

- Рекомендуем для любых зимних дорог и различных стилей управления.

1-е место
NOKIAN HAKKAPELIITTA 4



917,2 балла

- Страна-производитель – Финляндия
- Индекс скорости – T (190 км/ч)
- Глубина рисунка протектора – 9,0 мм
- Масса шины – 7,1 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Количество/выступание шипов – 90/1,5–1,9 мм
- Средняя цена* – 3400 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,70
- Это то, что называется «классная шина»! Троганье с места внатяг, зато разгон и на льду, и на снегу возможен с интенсивной пробуксовкой. Хорошая эффективность при торможении на грани блокировки и почти такая же юзом. Очень быстрая разблокировка. Столь высокие эксплуатационные показатели шин будут радовать их обладателя совсем не бескорыстно – они почти в три (!) раза дороже «бюджетных» «Амтела» или «Росавы».
- Уверенное управление дается благодаря очень хорошей реакции автомобиля, а также рулю, «наполненному» обратной связью. В повороте ощущается небольшой занос, но он легко парируется рулем либо газом.
- В снегу шины великолепны, но вот на асфальте реакции на поворот руля, пожалуй, вяловаты. При этом тормоза очень хороши.
- Шины жесткие – все дорожные неровности передаются на сиденья. В салоне автомобиля отчетливо прослушивается низкочастотный шум в диапазоне скоростей от 60 до 80 км/ч.

(+) Лучшие сцепные свойства на снегу, отличные управляемость, проходимость и курсовая устойчивость на заснеженной дороге.

(–) Замечания по плавности хода и курсовой устойчивости на асфальте, высокая цена.

- Настоятельно рекомендуем для обледенелых, заснеженных и плохо очищенных дорог.

**Цена, рекомендованная производителем.*

Тормозной путь (50 - 0 км/ч), м

Модель	на льду	Баллы	на снегу	Баллы
Nokian HKPL4	75,3	92,7	28,5	90,0
Michelin Ivalo 2	69,8	100,0	28,6	89,7
Pirelli Winter Carving	77,2	90,4	29,2	87,8
Medeo	82,1	85,0	29,7	87,8
Goodyear UG 500	85,8	81,4	28,9	88,7
Yokohama Guardex 700	101,6	68,7	30,4	84,4
Kumho Izen Stud KW-11	99,9	69,9	30,4	84,4
Rosava Ledokol	78,9	88,5	30,1	85,2
Amtel Nordmaster ST	99,8	69,9	29	88,5
Nokian HKPL RSi	71,9	95,0	28	90,0
Toyo Observe GRG30	76,6	89,2	28,5	88,4
Yokohama Ice Guard	68,3	100,0	28,4	88,7
Bridgestone Blizzak WS-50Z	79,0	86,5	28,7	87,8
Rosava BC-53	90,3	75,6	30,6	82,4
Коэффициент значимости		10		9

Тормозной путь (60 - 0 км/ч), м

Модель	асфальт	Баллы
Nokian HKPL4	18,5	78,7
Michelin Ivalo 2	19,1	76,2
Pirelli Winter Carving	18,7	77,8
Medeo	18,2	80,0
Goodyear UG 500	18,9	77,0
Yokohama Guardex 700	18,5	78,7
Kumho Izen Stud KW-11	20	72,8
Rosava Ledokol	19,4	75
Amtel Nordmaster ST	18,2	80,0
Nokian HKPL RSi	18,5	77,8
Toyo Observe GRG30	19,1	75,4
Yokohama Ice Guard	18,2	79,1
Bridgestone Blizzak WS-50Z	18	80,0
Rosava BC-53	18	80,0
Коэффициент значимости		8

Время разгона (0 - 50 км/ч), с

Модель	на льду	Баллы	на снегу	Баллы
Nokian HKPL4	14,3	39,7	8,2	40,0
Michelin Ivalo 2	14,5	39,2	8,5	38,6
Pirelli Winter Carving	14,7	38,6	8,2	40,0
Medeo	16,8	33,8	8,7	37,7
Goodyear UG 500	17,2	33,0	8,5	38,6
Yokohama Guardex 700	22,7	25,0	9,7	33,8
Kumho Izen Stud KW-11	19,6	29,0	9,4	34,9
Rosava Ledokol	14,2	40,0	10	32,8
Amtel Nordmaster ST	21,1	26,9	9,6	34,2
Nokian HKPL RSi	14,7	40,0	8,7	38,6
Toyo Observe GRG30	15	39,2	8,9	37,8
Yokohama Ice Guard	15	39,2	8,8	38,2
Bridgestone Blizzak WS-50Z	17	34,6	8,4	40,0
Rosava BC-53	20,6	28,6	10,2	33,0
Коэффициент значимости		4		4



Скорость при «переставке», км/ч

Модель	плотный снег	Баллы
Nokian HKPL4	46	70,0
Michelin Ivalo 2	45	68,5
Pirelli Winter Carving	43	66,5
Medeo	45	68,5
Goodyear UG 500	45	68,5
Yokohama Guardex 700	41	62,4
Kumho Izen Stud KW-11	41	62,4
Rosava Ledokol	41	62,4
Amtel Nordmaster ST	42	63,9
Nokian HKPL RSi	44	70,0
Toyo Observe GRG30	43	68,4
Yokohama Ice Guard	44	70,0
Bridgestone Blizzak WS-50Z	42	66,9
Rosava BC-53	42	66,9
Коэффициент значимости		7

Камнем не избитые, тихие внутри

Лакокрасочное покрытие автомобиля надежно защищает металл при условии, если оно не повреждено. Однако все мы не по воздуху летаем, а ездим по нашим родным дорогам, которые порой больше похожи на направления. Сколы от камней, песка неизбежно приводят к появлению ржавчины. Возникает необходимость дополнительного покрытия тех поверхностей, которые больше всего страдают от песка и щебня, а в зимнее время — еще и от солей и прочих антигололедных реагентов. Оптимальным решением является так называемый антигравий. Особого внимания заслуживают составы под маркой ЛЕКАР. Это качественные профессиональные покрытия, обеспечивающие долговременную защиту. Их отличительные особенности — быстрое высыхание и надежное упругое покрытие, стойкое к абразивному износу, воздействию технических жидкостей, солей и антигололедных реагентов. При этом увеличивается срок службы обработанных кузовных деталей в несколько раз. После обработки ЛЕКАРом колесных арок, днища, крыльев и нижней части автомобиля обеспечивается не только защита поверхности от механических повреждений. Заметно повышается комфорт во время эксплуатации автомобиля, так как полученное покрытие обеспечивает эффективную шумоизоляцию салона. После высыхания антигравий ЛЕКАР можно окрашивать автомобильными эмалями.

Если необходимо, чтобы покрытие было незаметным, — в линейке ЛЕКАР есть антигравий, который, в дополнение к вышеперечисленным свойствам, еще и абсолютно прозрачен. Такое покрытие совершенно не изменяет внешний вид автомобиля, надежно защищая его.



Время прохождения ледяного круга, с

Шина	вхатяг	Баллы	с буксованием	Баллы
Nokian HKPL4	23,8	80,0	24,5	76,4
Michelin Ivalo 2	24	79,4	24,5	76,4
Pirelli Winter Carving	23,8	80,0	24,6	76,1
Medeo	25,3	75,3	25,3	74,0
Goodyear UG 500	24,9	76,5	24,9	75,2
Yokohama Guardex 700	28	68,0	27,7	67,6
Kumho Izen Stud KW-11	27	70,5	29,1	64,3
Rosava Ledokol	24	79,4	23,4	80,0
Amtel Nordmaster ST	27	70,5	28,2	66,4
Nokian HKPL RSi	26,9	79,1	29,7	80,0
Toyo Observe GRG30	26,6	80,0	30,2	78,6
Yokohama Ice Guard	26,9	79,1	29,7	80,0
Bridgestone Blizzak WS-50Z	28,4	75,0	30,7	77,4
Rosava BC-53	29,7	71,7	31,8	74,7
Коэффициент значимости		8		8

24 25 26 27 28 29 30 — 23 25 27 29 31

Расход топлива на V передаче, л/100 км

Шина	120 км/ч	Баллы	90 км/ч	Баллы
Nokian HKPL4	7,5	9,9	5,6	9,8
Michelin Ivalo 2	7,4	10,0	5,6	9,8
Pirelli Winter Carving	7,5	9,9	5,6	9,8
Medeo	7,7	9,6	5,8	9,5
Goodyear UG 500	7,4	10,0	5,6	9,8
Yokohama Guardex 700	7,5	9,9	5,8	9,5
Kumho Izen Stud KW-11	7,4	10,0	5,5	10,0
Rosava Ledokol	7,4	10,0	5,7	9,7
Amtel Nordmaster ST	7,5	9,9	5,6	9,8
Nokian HKPL RSi	7,2	10,0	5,4	10,0
Toyo Observe GRG30	7,3	9,9	5,5	9,8
Yokohama Ice Guard	7,4	9,7	5,6	9,6
Bridgestone Blizzak WS-50Z	7,4	9,7	5,6	9,6
Rosava BC-53	7,5	9,6	5,5	9,8
Коэффициент значимости		1		1

7,2 7,3 7,4 7,5 7,6 7,7 — 5,4 5,5 5,6 5,7 5,8

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК ШИПОВАННЫХ ШИН (оценка/баллы)

Шина	Управляемость автомобиля на скользкой дороге	Удобство управления		Комфорт		Курсовая устойчивость		Проходимость в глубоком снегу
		тормозами	разгоном	шум	плавность хода	на заснеженной дороге	на асфальте	
Nokian HKPL4	9/72	9/54	9/36	7/21	6/12	9/27	6/36	9/72
Michelin Ivalo 2	8/64	8/48	8/32	6/18	7/14	7/21	8/48	7/56
Pirelli Winter Carving	7/56	7/42	7/28	6/18	5/10	7/21	9/54	7/56
Medeo	8/64	7/42	7/28	7/21	7/14	6/18	8/48	8/64
Goodyear UG 500	6/48	8/48	6/24	7/21	7/14	6/18	7/42	7/56
Yokohama Guardex 700	7/56	7/42	7/28	7/21	7/14	6/18	8/48	5/40
Kumho Izen Stud KW-11	6/48	7/42	6/24	8/24	8/16	7/21	7/42	6/48
Rosava Ledokol	6/48	6/36	5/20	4/12	6/12	4/12	6/36	4/32
Amtel Nordmaster ST	6/48	5/30	5/20	7/21	7/14	6/18	7/42	6/48
Коэффициенты значимости	8	6	4	3	2	3	6	8

НЕШИПОВАННЫЕ ШИНЫ

5-е место ROSAVA BC-53



765,3 балла

- Страна-производитель – Украина
- Индекс скорости – S (180 км/ч)
- Глубина рисунка протектора – 7,6–8,0 мм
- Масса шины – 7,2 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Средняя цена – 1100 руб.
- Соотношение цена/качество – 1,44
- Управлять машиной, обутой в «Росаву», нужно максимально плавно, только тогда достигается приемлемый результат. Очень неплоха первая реакция на поворот руля. Если изначально выставить автомобиль на правильную траекторию и подобрать скорость, никаких проблем не возникнет. Довернуть в повороте не удается – автомобиль начинает уходить в снос, распрямляя траекторию. Однако на дорогах общего пользования покрытие переменчиво – неизвестно, какой поворот впереди. На высокой скорости появляется сильный занос, требующий корректировки.
- Движение по глубокому снегу возможно только ходом, троганье и выезд назад затруднены.
- Шины излишне жесткие и к тому же очень шумные. Тем не менее расход топлива на них приемлемый.

(+) Лучшие тормоза на асфальте.

(–) Низкие сцепные свойства на снегу и льду, невысокие проходимость и управляемость.

- Рекомендуем только для хорошо очищенных дорог.

4-е место BRIDGESTONE BLIZZAK WS-50Z



846,5 балла

- Страна-производитель – Япония
- Индекс скорости – Q (160 км/ч)
- Глубина рисунка протектора – 9,0–9,8 мм
- Масса шины – 7,0 кг
- Средняя цена* – 2100 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,48
- Недавно, два-три года назад, они были одними из лучших среди нешипованных, но время и конкуренты не стоят на месте. Сегодня «Бридж» выглядит весьма скромно, выделяясь разве что резвым разгоном на снегу да хорошей проходимостью. При троганье немного зависает, но затем довольно уверенный разгон, хорошее торможение на грани блокировки. Вот только срыв в юз весьма резкий и плохо контролируется.
- Движение по льду и на плотном снегу сопровождается неприятным заносом, требующим корректировки. В поворотах на заснеженной дороге и на асфальте шины «вялые». Руль приходится крутить намного больше, чем обычно, автомобиль же на это реагирует с ощутимым запаздыванием.
- При движении по глубокому снегу создается впечатление, что шина всплывает. Возможно только внатяг и с небольшим буксованием. Назад выезжает не очень уверенно. На асфальте же самые лучшие тормоза сочетаются с «плаванием» на высокой скорости.
- Очень тихие шины. На кузов передают только толчки от крупных неровностей.

(+) Лучший разгон на снегу и тормоза на асфальте, очень хорошая проходимость.

(–) Невысокие курсовая устойчивость и сцепные свойства на льду.

- Рекомендуем для заснеженных дорог и глубокого снега при неторопливой езде.

3-е место YOKOHAMA ICE GUARD



868,6 балла

- Страна-производитель – Япония
- Индекс скорости – Q (160 км/ч)
- Глубина рисунка протектора – 7,0–9,0 мм
- Масса шины – 7,1 кг
- Средняя цена – 1650 руб.
- Соотношение цена/качество – 1,90
- Сцепные свойства высоки на любых покрытиях, а вот удобство управления оставляет желать лучшего. Троганье предпочтительнее внатяг, иначе есть шанс закопаться в снег. При разгоне допускают легкую пробуксовку. Торможение на льду при заблокированных колесах самое лучшее. В этом упражнении шина оставила позади все стальные, в том числе и шипованные!
- В поворотах очень резкие, неожиданные срывы в скольжение и затянутое восстановление. При этом, конечно, теряется скорость. В рыхлом снегу рыскает, на высокой скорости тоже плавает так, что удержать автомобиль на желаемой траектории можно, только постоянно работая рулем. Газом управляется хуже. Движение по глубокому снегу неуверенное.
- Очень хорошо эти шины тормозят на асфальте, они довольно комфортные, но управлять автомобилем с ними не доставляет особого удовольствия. Типичный компромисс для «белых» и «черных» асфальтовых дорог.

(+) Очень хорошие сцепные свойства на снегу и льду, торможение на асфальте, очень низкий уровень шума.

(–) Повышенный расход топлива, скромные проходимость и курсовая устойчивость на снегу.

- Особо рекомендуем для любых зимних дорог.

Заметен прогресс и в стане нешипованных – они обрели чуть ли не кошачью цепкость. Их сцепные свойства на льду приблизились к шипованным. И это при торможении в юз! (Сегодня все шинники при создании новых моделей ориентируются на машины с ABS.) Конечно, такое возможно при десяти–двенадцати градусах мороза. Появится разница между «шипами» и «нешипами» при околонулевой температуре, ведь только шипы могут, продавив слой воды, зацепиться за лед.

Еще одно наблюдение – очень заметного различия в сцепных свойствах «шипов» и «нешипов» среди лидеров нет! Разница лишь в поведении их при

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК НЕШИПОВАННЫХ ШИН (оценка/баллы)

Шина	Управляемость автомобиля на скользкой дороге	Удобство управления		Комфорт		Курсовая устойчивость		Проходимость в глубоком снегу
		тормозами	разгоном	шум	плавность хода	на заснеженной дороге	на асфальте	
Nokian HKPL RSi	8/64	7/42	8/32	8/24	4/8	10/30	8/48	8/64
Toyo Observe GRG30	8/64	8/48	8/32	9/27	8/16	8/24	7/42	9/72
Yokohama Ice Guard	6/48	7/42	7/28	9/29	7/14	6/18	8/48	6/48
Bridgestone Blizzak WS-50Z	6/48	7/42	7/28	9/27	7/14	6/18	5/30	9/72
Rosava BC-53	5/40	5/30	6/24	7/21	6/12	7/21	6/36	5/40
Коэффициенты значимости	8	6	4	3	2	3	6	8

2-е место
TOYO OBSERVE GRG30



901,7 балла

- Страна-производитель – Япония
- Индекс скорости – Q (160 км/ч)
- Глубина рисунка протектора – 9,0 мм
- Масса шины – 7,3 кг
- Средняя цена – 1800 руб.
- Соотношение цена/качество – 2,00
- Троганье на льду и плотном снегу лучшее среди нешипованных шин. Автомобиль идет легко, интенсивный разгон – с любой степенью пробуксовки. Торможение эффективно и на грани блока, и юзом.
- Управляемость очень хороша – при входе в поворот ощущаешь информативность на руле – он настолько «прозрачен», что позволяет чувствовать, какое покрытие под колесами. Автомобиль «под газом» вкручивается в поворот, а уверенностью «держать дорогу» напоминает «шиповки» Nokian HKPL4. Шины для тех, кто не прочь получить удовольствие от езды по зимней дороге. Отметим здесь, что эта шина набрала в наших тестах всего на 0,8 балла меньше, чем лидер. Разница ничтожна, хотя цена чуть ли не в два раза привлекательнее! Железный аргумент при выборе комплекта на зиму.
- По проходимости близки к Bridgestone, однако позволяют двигаться и при сильном буксовании. В движении по заснеженной дороге машину немного затягивает в более рыхлый снег. С асфальтом не очень дружат – замедленная реакция на поворот руля. К тому же тормоза в блок хуже, чем у всех других. Самые комфортные и при этом довольно экономичные шины.

(+) Высокие сцепные свойства на снегу и льду, хорошие комфорт, проходимость и топливная экономичность.

(–) Худшие тормоза на асфальте.

- Настоятельно рекомендуем для заснеженных дорог, где получите удовольствие от управления автомобилем.

1-е место
NOKIAN HAKKAPELIITTA RSi



902,5 балла

- Страна-производитель – Финляндия
- Индекс скорости – R (170 км/ч)
- Глубина рисунка протектора – 8,5–8,9 мм
- Масса шины – 6,5 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Средняя цена* – 3520 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,9
- Отлично сбалансированные шины. Почти во всех снежных и ледовых упражнениях самые лучшие или очень хорошие результаты, исключая торможение на льду. Причем не только в замерах, но и оценках.
- Трогаться нужно аккуратно, однако разгон уверенный, даже с небольшой пробуксовкой, особенно на снегу. На нем, кстати, очень хорошая управляемость. Хорошие реакции на первый поворот рулевого колеса и доворот при движении по дуге. Заноса практически нет.
- На высокой скорости в ледяном повороте ощущаешь небольшой занос, который умелому водителю только помогает.
- Торможение на снегу, даже в блок, очень эффективное, хотя на льду требуется удерживать грань блокировки, иначе эффективность торможения падает. Прямолинейное движение по рыхлому снегу лучшее, чем у всех представленных шин. В глубоком снегу либо внатяг, либо с энергичной пробуксовкой. Назад выбирается уверенно.
- Самые экономичные шины, с хорошей курсовой устойчивостью на асфальте. Раздражает лишь жесткость – так и хочется их слегка приспустить.

(+) Очень хорошие сцепные свойства на снегу и льду, отличная курсовая устойчивость, хорошие управляемость и проходимость, лучшая экономичность.

(–) Очень жесткие шины, высокая цена.

- Настоятельно рекомендуем для любых зимних дорог, особенно для заснеженных.

эксплуатации. Похоже, все, что можно было улучшить, сегодня уже улучшено, а потому явного превосходства какого-то одного производителя пока не предвидится. Если, конечно, не настанет время очередного революционного решения.

Вместе с автором испытания шин проводили Валерий Павлов, Андрей Образумов, Евгений Ларин, Антон Мишин, Антон Ананьев, Дмитрий Девятов и Юрий Курочкин. □

Редакция, как всегда, сердечно благодарит за техническую поддержку ряд фирм: тольяттинские «ВОЛГАШИНТОРГ» и «ПРЕМЬЕРУ», «АВТОФУТУРУ» (С.-Петербург), шинные компании «БРИДЖСТОУН», «ПИРЕЛЛИ», «ГУДЬИР», «НОКИАН», «МИШЛЕН», «КОНТИНЕНТАЛЬ», «АМТЕЛ», «МОСКОВСКИЙ ШИННЫЙ ЗАВОД», «НИЖНЕКАМСКШИНА», сотрудников автополигона НТЦ ВАЗа.

ЗАЛИВАЕМ «ЭС-ДЖИ»

Александр Будкин

Со скрипом вводятся у нас экологические нормы Евро II, но дело, кажется, сдвинулось с мертвой точки. Кроме отказа от карбюраторных машин, это означает и переход на другие моторные масла.

ЕСЛИ СОБЛЮДАТЬ ФОРМАЛЬНОСТИ

В карбюраторных автомобилях можно было использовать импортные моторные масла группы качеств API SF или отечественные – типа API SF. Именно так с формальной точки зрения правильно было называть наши продукты с приведенной на них импортной классификацией. С появлением наших впрысковых автомобилей мы обязаны обеспечивать их моторными маслами, удовлетворяющими следующей, более высокой группе качества API SG (никто, кстати, не мешает использовать эти масла и в старых карбюраторных машинах). Именно такие продукты отечественного производства, пригодные в новых условиях для всех традиционно российских машин, мы и собрали сегодня в экспертизе, сделав, правда, для одного оговорку. Образец от «Квалитет», попавший на тест, имеет «дизельный приоритет» в маркировке, а именно – CF-4/SG.

На этот раз моторные масла мы решили оценить гостовскими методами испытаний. Где допускалось, выбирали ужесточенные варианты стандартных тестов.

Данных набрали так много, что решили ограничиться лишь самыми важными, разбив их на три таблицы. В первой, кроме показателей «щелочность» и «зольность», приведена динамическая вязкость при низкой температуре – она определяет пусковые свойства зимой.

Во вторую таблицу свели результаты проверки образцов на стойкость к высокотемпературному окислению.

КЛАССИФИКАЦИЯ МАСЕЛ

По классификации, предложенной Американским институтом нефти (American Petroleum Institute), уровень качества масел для бензиновых двигателей обозначается двумя буквами латинского алфавита, первая из которых всегда S (от слова Service), например, SF SG, SH, SJ, SL. Аналогичная картина и с маслами для дизелей, но здесь первая буква C (от слова Commercial) и иногда используются цифры: CC, CD, CE, CF, CF-4, CG-4. Поскольку большинство масел сегодня универсальны, их маркировка включает и «бензиновые», и «дизельные» свойства. Масло API SG/CF предназначено для бензиновых моторов (на первом месте в маркировке «бензиновые SG»), но может применяться и в дизелях (на это указывают буквы CF). А, например, масло, маркированное API CF-4/SG, разрабатывалось для дизелей, но может использоваться в бензиновых двигателях.

Кроме основных показателей, присущих этому методу, здесь приведена вязкость каждого масла до и после испытаний.

Третья таблица – самая скромная, но, возможно, самая показательная. В ней результаты наиболее доходчивого испытания – проверки масел на склонность к лакообразованию.

КАК ЭТО БЫВАЕТ

Чем ближе к финалу, тем любопытнее, чем же все это

На российских маслах, не прошедших официальные испытания API, маркировку правильно пишут так.



«ЛУКойл Супер» (полусинтетическое)



- Емкость: 4 л.
- Ориентировочная цена: 250 руб.
- Отличные результаты почти по всем видам испытаний и лучшие низкотемпературные свойства. Еще бы вязкость при 100°С была чуть выше... Впрочем, масло все равно заслуживает лестных оценок.

«ТНК Супер Ойл» (полусинтетическое)



- Емкость: 4 л.
- Ориентировочная цена: 240 руб.
- Рекордов, недосягаемых для коллег, образец не показал, но всегда попадал в число лучших. Да и к вязкости не придерешься. Как и предыдущий образец, заслуживает похвалы.

Sintec «Стандарт» (минеральное)



- Емкость: 5 л.
- Ориентировочная цена: 180 руб.
- Все очень хорошо, но если бы вязкость оказалась чуть выше, было бы просто отлично. Образец в числе лидеров по моющим свойствам. Имеет невысокую зольность и... цену.

Qualitet «Сатурн» (полусинтетическое)



- Емкость: 5 л.
- Ориентировочная цена: 250 руб.
- Результаты испытаний этого образца в целом на высоком уровне. При проверке антиокислительных свойств показало рекордно малое количество осадка. Общая оценка – хорошо.

Luxoil «Люкс»
(полусинтетическое)



- Емкость: 4 л.
- Ориентировочная цена: 340 руб.
- В целом показал неплохие результаты, но проверку антиокислительных свойств масло перенесло тяжелее, чем коллеги-конкуренты, хотя в общем неплохо.

U-tech Navigator
(полусинтетическое)



- Емкость: 5 л.
- Ориентировочная цена: 330 руб.
- Масло справилось с программой, но показало странные результаты при проверке антиокислительных свойств: осадка почти нет, вязкость заметно упала.

Consol «Спринт»
(полусинтетическое)



- Емкость: 5 л.
- Ориентировочная цена: 300 руб.
- Специалисты остались недовольны результатами моющих свойств образца. Из достоинств отмечают хорошие низкотемпературные свойства.

Spectrol Global
(частично синтетическое)



- Емкость: 4 л.
- Ориентировочная цена: 270 руб.
- Даже проявив снисходительность, специалисты остались крайне недовольны результатами проверки моющих свойств этого образца.

кончится. Вот мы и приблизились к развязке.

Среди проверенных параметров таких, которые можно явно отнести к малозначимым, не оказалось, но есть другие, требующие обратить на себя внимание в первую очередь. К ним специалисты отнесли упомянутую уже нами склонность масел к лакообразованию. Из табл. 3 видно, что в товарищах по испытаниям согласья нет – есть и лидеры, и отстающие. Да и табл. 2, где приведены данные, кто и сколько часов продержался, опять демонстрирует отличия образцов.

Единственная из таблиц – первая – дает основание хвалить всех участников. Хотя бы потому, что предельно допустимую динамическую вязкость не достиг ни один из образцов – все показали лучшие, чем европейские, нормы.

Познакомившись со всеми результатами, вы сами сможете решить, согласны ли с нашей оценкой общих итогов или нет. Наши предпочтения на стороне «ЛУКойла» и ТНК. Менее всех нас удовлетворили результаты «Спектрол» и Consol.

СТЕПЕНЬ ВСЕСЕЗОННОСТИ

В нашем тесте участвовали масла с вязкостью SAE 10W40. Их официальный диапазон применения для большинства автомобилей от –20 до +35°С (иногда встречается –25 до +40°). Однако это говорит скорее о предельных возможностях масел, чем об условиях их регулярного применения. Если в вашей климатической зоне температура зимой часто опускается до –20°С и ниже, предпочтительнее использовать масло с вязкостью SAE 5W40, а при температурах до –30°С и ниже – с вязкостью SAE 0W40. Однако в последнем случае все равно успешный запуск не гарантирован – вмешиваются другие факторы: степень зарядки аккумулятора, качество топлива, состояние автомобиля и т.д.

Производителям масел скромничать, как мы понимаем, невыгодно, поэтому указанный на их канистрах диапазон применения колеблется в иных пределах. Самые нескромные цифры мы обнаружили на графиках у канистры «Спектрола»: от минус 35° до плюс 45°. Это особенно любопытно на фоне результатов, представленных в табл. 1.

ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ

Щелочное число и сульфатная зольность говорят о многом. С одной стороны, они косвенно характеризуют количество присадок в масле (чем их больше, тем оба параметра выше), с другой – каждый из них по-разному влияет на работу двигателя.

Отдельно взятый щелочной запас, как обычно считалось у нас, это уже хорошо, поскольку он определяет способность масла нейтрализовать кислые продукты, образуемые во время работы. Однако содержание серы – основного источника кислот – в теперешних топливах меньше, да и наука о маслах не стоит на месте. Сегодня появляются импортные масла очень высокого уровня качества, щелочной запас которых, однако, не так уж высок.

Наконец, зольность – признак высокого содержания присадок – сама по себе, как выясняется, не полезна (не говорим «вредна», чтобы не напугать). С ее ростом выше допустимого уровня увеличивается нагар на свечах зажигания. Иногда специалисты вспоминают, что она способна еще и увеличивать износ. Однако не будем на этом останавливаться: по мнению других ученых, это не более чем теоретические предпосылки.

ТАБЛИЦА 1. РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

Образец	Щелочное число, мг КОН/г	Зольность сульфатная, %	Вязкость динамическая,* МПа
Примечание	По ГОСТ 11362	не более 1,3 по ГОСТ Р 51634	не более 7000 (по ASTM 5293-92)
«ЛУКойл»	8,9	1,25	2940
ТНК	8,5	1,16	3690
Sintec	8,2	1,10	4550
Qualitet	8,7	1,20	4730
Luxoil	9,1	1,25	4630
U-tech	9,4	1,18	5260
Consol	8,2	0,90	3160
Spectrol	8,8	1,07	5810

**При имитации холодной прокрутки при -25°С.*

МЕТОД ПЗВ

Лабораторная установка для окисления моторных масел имитирует работу одноцилиндрового двигателя. Нагрев деталей ведется искусственно, что позволяет точнее поддерживать тепловой режим и при необходимости изменять его.

В нашем случае использовали так называемый ужесточенный метод ПЗВ – с увеличенными зазорами в кольцевых уплотнениях и сокращенной по времени продолжительностью такта выпуска.

Критерий оценки моющих свойств масел на этой установке – лаковые отложения на боковой поверхности поршня, выраженные в баллах. Их проставляют специалисты, сравнивая отложения на поршне с эталонной шкалой (см. фото).

На наших образцах был отмечен ощутимый разброс. Полбалла или балл, набранные некоторыми образцами, могут служить поводом для оптимизма – примерно столько ждут от масел типа API SG, ну а два балла и больше настораживают.

ТАБЛИЦА 2. РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ АНТИОКИСЛИТЕЛЬНЫХ СВОЙСТВ МАСЕЛ

Образец	Вязкость кинематическая до испытаний, мм²/с	Вязкость кинематическая после испытаний, мм²/с	Осадок, % 200°С, 30 часов	Осадок, % 200°С, 40 часов
Примечание	12,5–16,3 по SAE J300	не нормируется		
«ЛУКойл»	13,2	12,3	0,08	0,16
ТНК	14,2	13,3	0,11	0,16
Sintec	13,1	15,0	0,10	0,23
Qualitet	14,1	12,3	0,006	0,06
Luxoil	15,4	12,9	0,32	1,10
U-tech	15,4	10,2	0,079	0,085
Consol	13,5	11,9	0,09	0,24
Spectrol	14,8	11,2	0,10	0,20

МЕТОД ДК-НАМИ

Он позволяет оценивать стойкость масел к окислению с помощью лабораторной установки, напоминающей наклоненную центрифугу. Обычно результаты выражают в часах работы. Мы оценили, какое количество осадка останется после 30 и 40 часов работы масла при температуре 200°С.

Вязкость после испытаний вообще-то не нормируется, но изменение параметра красноречиво говорит о возможностях масел – чем она меньше изменилась, тем лучше. А вот вязкость до испытаний нормируется и ГОСТом, и европейскими стандартами, и даже некоторыми производителями. Например, АВТОВАЗ для этой категории масел предпочитает вязкость более 14 мм²/с (или сСт).

О том, сколько времени продержалось масло при испытаниях по методу ДК-НАМИ, судят по величине осадка. Если он ниже 0,5% – задание посильно и время можно увеличить.

Жесткой нормы для этого метода нет, но тридцать часов обычно образцы выдерживают. Так произошло и в нашем тесте. Правда, кто-то выдержал 40 часов и, не исключено, был способен продержаться дольше.



Чем выше балл, тем больше отложений на поршне.

ТАБЛИЦА 3. РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ МОЮЩИХ СВОЙСТВ МАСЕЛ*

Образец	Баллы
«ЛУКойл»	0,5
ТНК	0,5
Sintec	0,5
Qualitet	1,0
Luxoil	0,5
U-tech	1,0
Consol	2,0
Spectrol	3,0

Примечание: *меньший балл соответствует лучшему результату. *Испытания по ГОСТ 5726. Ужесточенная методика ПЗВ.*

СЛУЧАЙ В КВАДРАТЕ АШ-ЧЕТЫРЕ

Михаил Васильев, Михаил Колодочкин

Как-то Екатерина Великая спросила у артиллериста: чем, мол, мортира отличается от единорога? «Так чего ж тут непонятного-то, матушка? – удивился тот. – Мортира – это одна статья, а единорог – другая!» – «А-а, теперь понятно», – сказала государыня.

Отличить автомобильные лампы Н4 от других – скажем, от Н1 – куда проще. Эти лампы – двухнитевые, их применяют в фарах головного освещения. Нити ближнего и дальнего света имеют форму цилиндров и расположены вдоль оптической оси. Из «потребителей» подобных лампочек вспомним, к примеру, «волги» ГАЗ-24, ГАЗ-3102, ГАЗ-3110, «самары» ВАЗ-2101–2109, «Ниву», УАЗ, «москвичи» от 408 до 2141, «Дэу-Матиз» – в общем, популярность обеспечена надолго. Осталось проверить, не будет ли у владельцев этих автомобилей проблем со светом…

Цель испытаний крайне проста – определить, можно ли использовать купленные нами лампочки в серийных фарах, сертифицированных с лампой Н4 12 В 60/55 Вт. Да или нет – вот, собственно, и все.

Для ответа на поставленный вопрос эксперты воспользовались фарой от «восьмерки» и методикой Правила ЕЭК ООН №112. Нюансы процедуры неоднократно описаны – повторяться не будем. Гораздо интереснее сразу «заглянуть в ответ». Но…

Но результаты испытаний оказались, на наш взгляд, провальными. Популярность ламп Н4 сделала-таки свое черное дело – компанию нормальным изделиям теперь составляют толпы бомжей, самозванцев и неучей. Увы – все как в «большой» жизни… Судите сами: из 19 приобретенных комплектов ламп (минимум по три штуки каждого бренда) лишь шесть оказались пригодны к установке в фары безо всяких оговорок и недомолвок. Еще две торговые марки вызвали смешанные чувства – вроде работают, но порекомендовать их читателям

НАМ ПОНРАВИЛИСЬ

Comtech extra blue («Комтех экстра блю») 60/55 W ЕС



- Ориентировочная цена – 90 руб.
- По части светораспределения претензий нет. Штрих-код – с родины Шерлока Холмса.

Eagleye Allweather Gold 30% («Игл-ай Оллвэвер Голд 30%») 60/55 W, Корея



- Ориентировочная цена – 260 руб. за пару.
- Цена, конечно, высоковата, но за красивую и полезную вещицу можно и переплатить…

Narva («Нарва») 60/55 W Германия



- Ориентировочная цена – 80 руб.
- Про хорошее изделие сказать совершенно нечего – все параметры в норме, замечаний нет.

Osram («Осрам ») 60/55 W Германия



- Ориентировочная цена – 145 руб.
- Еще один образец «добропорядочного немца» – к нему также никаких претензий. Можно смело покупать.

Philips Premium 30% («Филипс Премиум 30%») 60/55 W Германия



- Ориентировочная цена – 145 руб.
- Если не придираться к ошибкам в русском тексте на упаковке, других претензий к «мощному филипсу» нет.

V.A.V.S. («Ви-Эй-Ви-Эс») 60/55 W Россия



- Ориентировочная цена – 35 руб.
- Продукция подмосковного предприятия выступила нормально. Аббревиатура указывает на известный светотехнический холдинг…

НАМ НЕ ПОНРАВИЛИСЬ

Autopal («Аутопал») 100/90 W, Индия



- Ориентировочная цена – 60 руб.
- Сертифицирована, по-видимому, лишь коробка из-под лампочки. Такие мощности у нас вне закона. Реальные показатели «индуса» куда скромнее: примерно 82 Вт как по дальнему, так и по ближнему свету. Это позволило лампочкам с трудом «вползти» в нормы по освещенности.

Comtech Gold («Комтех голд») 60/55 W, ЕС



- Ориентировочная цена – 210 руб. за пару.
- Приз за внешний вид – ну очень привлекательно! А все остальное – сплошное расстройство. Во всех проверенных лампах идентичные дефекты – светотеневая граница размыта, а освещенность в отдельных точках не дотягивает до нормы!

Eagleye («Игл-ай») 130/90 W Производитель не указан



- Ориентировочная цена – 40 руб.
- С такой заявленной мощностью не стоит на благосклонность экспертов рассчитывать. Однако надувательство оказалось двойным: реальная мощность лампочек – всего 66/68 Вт! Светотеневая граница при этом размыта – брак есть брак.

Eaglite plasma xenon («Игл-айт плазма ксенон») 60/55 W Корея



- Ориентировочная цена – 225 руб. за пару.
- Точно такой же орел украшает лампочки Eagleye – к чему бы это? А владеющие английским выяснят, что эти лампочки нельзя применять на дорогах общего пользования! Для шоу – пожалуйста, а для дела – нет. Испытания лишь подтвердили – нормам лампы не соответствуют. А если не знаешь английского?

Autobrite Gold All weather Lamps («Аутобрайт голд оллвэвер лэмпс») 100/90 W, Индия



- Ориентировочная цена – 210 руб. за пару.
- «Всепогодные» индийские лампочки умудрились обзавестись ссылкой на сертификат НАМИ – забавно… Из всех запрещенных к эксплуатации ламп эти – самые мощные: 98/95 Вт! Понятно, что все испытания они при этом провалили, а ссылку на НАМИ нужно, по-видимому, воспринимать философски.

GOLD Light («Голд Лайт») 130/90 W Япония



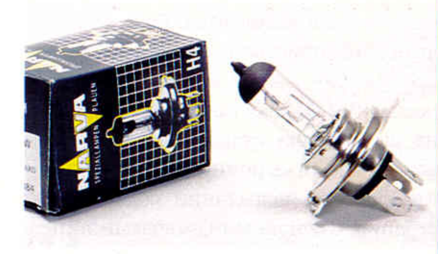
- Ориентировочная цена – 20 руб.
- Японское происхождение «Золотого Света» весьма сомнительно, на чеке было написано «Тайвань». Реальная мощность изделия 98/95 Вт при заявленной 130/90: обманули… В любом случае ставить такие на машину не нужно! При проверке колбы ламп почернели, а у одной оказалась размытой светотеневая граница.

Lisma («Лисма») 60/55 W Производитель не указан



- Ориентировочная цена – 40 руб.
- Странные лампочки: если это – знаменитые некогда саранские изделия, то почему на упаковке нет адреса? Испытания лишь подтвердили ощущение, что деньги выбросили зря. Лампы дружно провалились – и светотеневой границы нет, и освещенность не та, и контакт пропадает…

Narva («Нарва») 100/90 W Производитель не указан



- Ориентировочная цена – 15 руб.
- Еще один пример двойного надувательства. Во-первых, заявленную мощность эти лампочки не выдают – самая «крутая» показала 70/66 Вт! А во-вторых, они вообще не умеют светить – светотеневая граница размыта, регулировка фары невозможна.

Tesla («Тесла») 60/55 W Производитель не указан



- Ориентировочная цена – 40 руб.
- «Тесла» – имя знакомое, да и штрих-код намекает на Чехию. К немалому удивлению, лампы выступили плохо: из трех образцов один не смог обозначить четкую светотеневую границу, а другой вообще отказался «работать по специальности»!

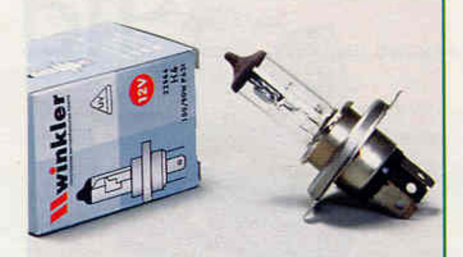






НАМ НЕ ПОНРАВИЛИСЬ

Winkler («Винклер») 100/90 W, ЕС



■ Ориентировочная цена – 80 руб.

■ Штрих-код говорит об английских корнях изделия. Реальная мощность такого «паяльника» – примерно 96/94 Вт. Понятно, что чуть ли не все основные точки на измерительном экране оказались вне поля допуска. Может, вне дорог общего пользования такая «зажигалка» кому-то и пригодится, но у нас другие задачи.

Luch («Луч») 100/90 W, Корея



■ Ориентировочная цена – 220 руб.

■ Упаковка выглядит достойно, однако содержимое никуда не годится. Если обещана мощность 100/90 Вт, то почему на практике от силы 86/81? Почему размыта светотеневая граница и как себя почувствуют ослепленные встречные водители? Вдобавок лампы сделаны в Корее, а штрих-код указывает на Россию. Нет, ребята, все не так…

РАБОТОСПОСОБНЫ

Philips Carlamp Allweather («Филипс Карлэмп Оллвэвер») 60/55 W, Германия



■ Ориентировочная цена – 200 руб.

■ Ни единой надписи на русском языке – это неуважение к потребителю. А к качеству самих ламп не придерешься: мощность нормальная, светораспределение тоже. Но сказать «понравилось» все-таки не можем: хорошее изделие должно «начинаться» с нормальной упаковки.

МАЯК 60/55 W Китай



■ Ориентировочная цена – 60 руб.

■ Знатоки английского смогут разобрать: сделано в Китае, причем для Великобритании… На лампе написано Russia… А те, кто зайдет на фирменный сайт, увидят ссылку на Южную Корею. Параметры уложились в норму, хотя и на грани допуска. Общее же впечатление – неряшливо!

язык не поворачивается. Если производитель игнорирует русский язык, то какое доверие к нему может испытывать россиянин? Ну а оставшиеся 11 наборов на автомобили ставить нельзя – безо всяких «но» и «в принципе»…

Протокол испытаний содержит 17 страниц. С основными выводами экспертов можно ознакомиться, изучив нашу фотогалерею. По понятным причинам больше внимания уделено аутсайдерам. О нормальных изделиях, как это часто бывает, сказать особо нечего: светят как надо и куда надо – вот и все… Вот такие лампочки и нужно покупать. □

ПРОГРАММА ИСПЫТАНИЙ

■ Экспресс-оценка световых и геометрических параметров ламп методом фотометрирования (Правило ЕЭК ООН № 112) сертифицированной (образцовой) фары от автомобиля ВАЗ-2108. Качество оценивается по освещенности главных контрольных точек измерительного экрана. Перед измерением освещенности положение фары регулируется по светотеневой границе.

■ Измерение электрической мощности, потребляемой нитями ближнего и дальнего света. Нормированная максимальная мощность при напряжении питания 13,2 В составляет 75/68 Вт.

УСТРОИМ ЧЕМПИОНАТ

Сергей Воскресенский. Фото: Константин Якубов

Давно хотелось сравнить две одинаковые шины. Одна размерность, одна модель, один автомобиль, разве что страны-производители разные. Откуда такое желание? Многие из нас по-прежнему считают: то, что сделано в России, хоть немного, но все же должно уступать западному. Пусть одно оборудование, одно сырье, одни системы контроля качества, даже менеджмент. Однако в нашем сознании прочно сидит так называемый человеческий фактор. С ним-то как?

Подходящим поводом для эксперимента стало открытие завода «Мишлен» в Давыдове. Французы в общем-то отнеслись к нашей затее с интересом, но долго никак не могли понять, какие же мы хотим найти отличия шин, сделанных пусть и в разных странах, но одной фирмой. Оказывается, западного потребителя страна-производитель совсем не интересует. Он приобретает продукт, гарантом качества которого служит его





марка. Имя с высокой репутацией – залог соблюдения всех конструктивных и технологических норм, возведенных в ранг закона.

Тем не менее генеральный директор «Мишлен» в России господин Жан-Ив Ко не стал оспаривать нецелесообразность задуманного нами, но предложил расширить список испытуемых.

«В ТЕМНУЮ»

Итак, в наших руках пять комплектов шин «Мишлен-Энержи». Два размерности 195/65R15, остальные – 185/65R14. Естественно, индексы допустимой скорости и нагрузки одинаковые, подходящие для автомобилей-«шинbackносителей» – «Тойоты-Королла» и «Опеля-Астра». Для чистоты эксперимента покрышки пронумерованы. Испытатели лишены «психологического» давления – до конца теста не узнают, где были сделаны комплекты 1, 2, 3 и т. д.

ТРИ ПРОЦЕНТА

Из характерных особенностей нового поколения «Мишлен-Энержи» отмечу лишь довольно резкую блокировку

Высококачественный продукт отличает прежде всего стабильность, в том числе и на мокром покрытии.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Уровень внешнего шума на скорости 80 км/ч

Вариант	Автомобиль	100%
Вариант №1	«Тойота-Королла»	100%
Вариант №4	«Тойота-Королла»	100,5%
Вариант №2	«Опель-Астра»	100%
Вариант №3	«Опель-Астра»	99,6%
Вариант №5	«Опель-Астра»	99,4%

Выбег, 50 - 0 км/ч

Вариант	Автомобиль	100%
Вариант №1	«Тойота-Королла»	100%
Вариант №4	«Тойота-Королла»	103,3%
Вариант №2	«Опель-Астра»	100%
Вариант №3	«Опель-Астра»	103,3%
Вариант №5	«Опель-Астра»	103,5%

Торможение, 100 - 0 км/ч на сухом покрытии

Вариант	Автомобиль	100%
Вариант №1	«Тойота-Королла»	100%
Вариант №4	«Тойота-Королла»	100,4%
Вариант №2	«Опель-Астра»	100%
Вариант №3	«Опель-Астра»	99,6%
Вариант №5	«Опель-Астра»	99,8%

Торможение, 100 - 0 км/ч на мокром покрытии

Вариант	Автомобиль	100%
Вариант №1	«Тойота-Королла»	100%
Вариант №4	«Тойота-Королла»	101,7%
Вариант №2	«Опель-Астра»	100%
Вариант №3	«Опель-Астра»	101,5%
Вариант №5	«Опель-Астра»	101,6%

Управляемость, маневр «переставка» на сухом покрытии

Вариант	Автомобиль	100%
Вариант №1	«Тойота-Королла»	100%
Вариант №4	«Тойота-Королла»	99,6%
Вариант №2	«Опель-Астра»	100%
Вариант №3	«Опель-Астра»	100,5%
Вариант №5	«Опель-Астра»	100,6%

Управляемость, маневр «переставка» на мокром покрытии

Вариант	Автомобиль	100%
Вариант №1	«Тойота-Королла»	100%
Вариант №4	«Тойота-Королла»	99,4%
Вариант №2	«Опель-Астра»	100%
Вариант №3	«Опель-Астра»	99,8%
Вариант №5	«Опель-Астра»	98,4%

Вариант №1	195/65 R15	made in Russia
Вариант №4	195/65 R15	made in Italy
Вариант №2	185/65 R14	made in Russia
Вариант №3	185/65 R14	made in Spain
Вариант №5	185/65 R14	made in Italy



Как показали испытания, клейму «Made in Russia» на шинах «Мишлен» можно доверять.



Серединчок «Опель-Астра» идеально подошел для испытаний 14-дюймовых шин.




«Мишлен-Энержи» – базовая шина в линейке фирмы.



Хорошее качение – важное требование к энергосберегающим покрышкам.

шин при торможении на мокром покрытии. Вне зависимости от испытуемого варианта на машине без ABS (такова наша «Астра») приходилось весьма тщательно дозировать усилие на педали. Производители объясняют, что шины проектировали для автомобилей с антиблокировочными системами тормозов. Менять конструкцию для маленьких размерностей и, соответственно, недорогих машин, конечно, не стали. Впрочем, результаты стабильны и не вызывают нареканий. Да и в остальных номинациях «Мишлен» демонстрирует твердость. Четкое, хорошо прогнозируемое поведение на «переставке», умеренные уровни шумов и вибронагруженности.

Немного интригуют лишь результаты выбегов. Несколько раз повторяем испытания и убеждаемся: варианты 1 и 2 катятся на 3–3,5% хуже остальных. Как вы наверное, уже догадались, это шины из… Давыдова. На фоне почти 800 м остановочного пути это в общем-то крохи, укладывающиеся в понятие «погрешность измерений», особенно дорожных. С учетом этого не выдвигаем никаких претензий к шинам российского производства. По нашему заключению они идентичны остальным.

ДОРОГУ РОССИЯНАМ!

Наверное, пора менять стереотипы мышления! По крайней мере по отношению к шинам из Давыдова. Таковы объективные результаты измерений. Кстати, сделанные в России шины предназначены не только для нас. Часть идет на экспорт, в том числе и во Францию.

Что ж, похоже, и мы убедились в том, что для западного потребителя очевидно. Помните не очень понятную нам прежде фразу: «Фирма гарантирует!»? □



СМЕНА СОСТАВА

Сергей Мишин. Фото автора

Компания «Сибур – Русские шины» в прошлом году серьезно занялась модернизацией своей продукции. Работы идут в полном соответствии с программой развития, разработанной совместно с немецкой консалтинговой компанией «Роланд Бергеер» (Roland Bergeer). Новые модели отличаются не только улучшенными характеристиками, но и звучными именами: Tunga, Cordiant, TyRex.

Начало обновлению положила модель Cordiant Standart RG1 размерности 175/70R13, которую уже вовсю выпускает Ярославский шинный завод. Эти шины в первую очередь пойдут на конвейер ВАЗа для первичной комплектации части «лад» и «калин». По сообщению производителя шин, на приемочных испытаниях ВАЗа их продукция в целом оказалась равноценной Conti-EcoContact EP, а в некоторых упражнениях даже обыграла немецкие шины.

Чуть позже начнется выпуск зимних покрышек Cordiant Polar, а со следующего года пойдут Cordiant Comfort, Cordiant Sport W1, Cordiant Snow Master и модели 4x4 All Terrain, 4x4 ATI, предназначенные для полноприводников. Размерность от 13 до 15 дюймов. Шины под торговой маркой Cordiant будет производить и СП «Матадор Омскшина» – совместное предприятие холдинга и словацкой компании «Матадор» с равными долями владения.

Cordiant Standart RG1 (по старой классификации Я-710) – летняя бескамерная шина, созданная с учетом положительного опыта и достижений ЯШЗ. Скоростной индекс – «Н» (до 210 км/ч).

Центральная часть протектора с асимметричными блоками обеспечивает хорошие тормозные свойства, особенно на мокрой дороге, и курсовую устойчивость на высоких скоростях. Крупные плечевые блоки – надежное сцепление при поперечных нагрузках, а асимметричная форма шашек – малый шум на высоких скоростях. Три глубокие продольные канавки и прорези в плечевой зоне противостоят аквапланированию, быстро отводя воду из пятна контакта.

Оптимизированный состав смеси нацелен на низкое сопротивление качению и повышенную износостойкость. Основные достоинства новинки – небольшая масса, улучшенная управляемость и курсовая устойчивость, малое сопротивление качению и хороший срок службы. Ориентировочная цена 830–850 рублей.

По ощущениям за рулем «Опеля-Корса», обутого в Cordiant Standart RG1, шины показали себя неплохо: весьма тихие, хотя плавность хода могла быть чуть лучше. Автомобиль хорошо держит курс и без промедления реагирует на повороты руля. Только в быстрых поворотах начинает попискивать и сползать наружу чуть раньше, чем хотелось бы.

Зато на мокром покрытии ведет себя здорово. Сцепные свойства весьма высоки, скорость на 10-метровой «переставке» по спидометру – 70 км/ч: достойный результат. Поведение машины хорошо прогнозируемое, скорость выполнения экстремального маневра ограничена легким сносом передка. Примечательно, что занос не появляется даже в критических режимах и при провокационных рывках рулем. □



НЕЙТРАЛИЗУЕМ «ДЕСЯТКУ»

Михаил Васильев

«Экологически чисто» – магические слова для покупателя любого товара, пусть даже стоит он несколько дороже «грязного». Но что проку от «личной» экологической чистоты тому, кто в мегаполисе вынужден дышать в основном выхлопными газами? Автомобиль не запретишь – остается один выход: бороться с вредными продуктами его «жизнедеятельности».

В развитых странах год от года ужесточаются требования к вредным выбросам – действует экологическая норма Евро IV, на подходе еще более жесткая Евро V. Мы же грезим о щадящей Евро II образца 1996 года. Оно и понятно: страна большая, воздуха вроде хватает… Спасибо, хоть какие-то нормы действуют.

Основной абсорбирующий элемент выпускной системы – нейтрализатор отработавших газов – пока что представляется многим россиянам экзотической штуковиной для «сдирания денег». Какие там «евро», когда полстраны на «жигулях» ездит! Однако сегодня речь о более современных автомобилях…

Срок службы нейтрализатора – 80 тысяч километров, а значит, владельцу той же вазовской «десятки» рано или поздно придется его сменить. Решений проблемы – несколько. Поскольку мы уже отметили, что воздуха в стране много, то не удивляйтесь, если в крупном магазине автозапчастей вместо нейтрализатора вам предложат его «замену» в виде… куска трубы: чего зря переплачивать-то?

К сожалению, так считают многие. Но есть все-таки честные люди, которые думают о будущем своих детей. Вот для них и для тех, кто захочет к ним присоединиться, мы решили проверить качество нейтрализаторов, продаваемых в магазинах. Ассортимент, правда, оказался небольшим: компанию упомянутой «трубе» составили изделия «АвтоВАЗаг-

Заявленный производитель – «АвтоВАЗагрегат»



■ Ориентировочная цена – 2600 руб.

■ Хороший результат, нейтрализатор соответствует требованиям Евро II с 54-процентным запасом. Можно рассчитывать на приличный ресурс.

Заявленный производитель – «Росскатавто» (куплено в автосалоне)



■ Ориентировочная цена – 2850 руб.

■ Выполнение норматива с 24-процентным запасом – слабый показатель. Ресурс, предусмотренный стандартом, этот нейтрализатор не одолеет.

Заявленный производитель – «Росскатавто» (куплено в магазине)



■ Ориентировочная цена – 2600 руб.

■ Отличный результат. В отличие от своего автосалонного брата, выполнил Евро II с 56-процентным запасом. Настораживает только нестабильность показателей.

Заявленный производитель – ИПК РАН



■ Ориентировочная цена – 2800 руб.

■ Деталь удовлетворяет требованиям Евро II с запасом восемь процентов. Это говорит о том, что, возможно, нейтрализатор не выдержит гостированный ресурс – 80 тысяч километров.

Заявленный производитель – не указан



■ Ориентировочная цена – 1050 руб.

■ Выдумка злостных нарушителей чистоты окружающей среды, по чеку именуется «труба-вставка». Увидите такую в магазине – проходите мимо, прямиком в отдел нейтрализаторов.

регат», «Росскатавто» и ИПК РАН. В одном из автосалонов нам пообещали «запчасть с конвейера» – хороший термин! – ею вновь оказалось изделие «Росскатавто». Нейтрализаторы отвезли в лабораторию антитоксичных систем НАМИ, где их поочередно монтировали на автомобиль ВАЗ-2112 и делали замеры токсичности – согласно Правилу 83.03 ЕЭК ООН (Евро II). Считается, что нейтрализатор соответствует Евро II, если он укладывается в нормы с запасом не менее 40 процентов.

Результаты экспертизы оказались, скажем так, фифти-фифти: два нейтрализатора уложились с хорошим запасом, другие два – с маленьким. Низкий запас по токсичности говорит о том, что дотянуть до упомянутых 80 000 км «чистой» езды, возможно, не удастся.

Любопытный нюанс, он же информация к размышлению. На конвейер АВТОВАЗа нейтрализаторы поставляют компании «Росскатавто» и «АвтоВАЗагрегат». Эксперты утверждают, что с учетом стоимости драгоценных металлов, содержащихся в наполнителе, изделие должно стоить никак не менее 3000 рублей. Но в магазинах нейтрализаторы продаются по цене от 2300 до 2600 рублей…

Как бы то ни было, все купленные изделия оказались куда лучше «трубы» – она сможет конкурировать с ними разве что по ресурсу… Ознакомьтесь с цифрами и прикиньте, насколько станет чище воздух, если европейские нормы, пусть даже позавчерашние, станут для нас обыденной реальностью. □

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ НЕЙТРАЛИЗАТОРОВ

Нейтрализатор	CO, г/км	CH, г/км	NO_x, г/км	$CH+NO_x$, г/км
«АвтоВАЗагрегат»	1,24	0,16	0,07	0,23
«Росскатавто» (автосалон)	1,5	0,29	0,09	0,38
«Росскатавто» (магазин)	1,32	0,15	0,07	0,22
ИПК РАН	1,55	0,32	0,14	0,46
Труба-вставка	7,12	0,94	1,72	2,66
Норма	2,2			0,5

ДИНАМИЧЕСКОЕ РАВНОВЕСИЕ

Елизавета Кочубеева

Что ни говори, а культура Car Audio развивается в нашей стране с невероятной быстротой. Теперешний покупатель требует мощных усилителей, грамотной звуковой сцены и «умных голов», что не может не радовать владельцев «музыкальных» салонов. Однако все вышеперечисленное не имеет никакого смысла без динамиков – именно это устройство позволяет услышать и оценить результат всей кропотливой работы по установке «музыки». К счастью или к сожалению – сказать сложно, но за последние 100 лет и принцип работы, и устройство динамика не слишком-то изменились. Главной его задачей остается преобразование электрических колебаний в колебания воздуха. Конечно, применяются новые материалы, дизайн также занимает не последнее место, но суть все та же.

Тогда в чем проблема? Отсоединил колонки от домашней акустики и перетащил в машину: они ведь такие мощные и большие! Но автомобильный звук – штука более тонкая. Можно даже сказать, чувствительная – ведь именно в чувствительности и заключается первое отличие «автомобильной» музыки от «домашней». Родные стены, хоть и с трудом, но все-таки могут позволить включать одновременно бесчисленное количество музыкальных прибамбасов, пусть ценой обесточивания всего дома. Автомобиль же ограничен бортовыми 14 В. Прибавим к этому тесный салон, шум двигателя, резины и прочие гадости… Хорошей музыке, казалось бы, здесь места нет!

Побороть эту какофонию смогут динамики с чувствительностью от 87 дБ/Вт/м до 90 дБ/Вт/м. Правда, при умелом подходе верхнюю границу можно еще приподнять. Вам кажется, диапазон невелик?

Тогда расшифруем обозначения: чувствительность динамика показывает уровень звукового давления на расстоянии 1 м при прикладываемой мощности 1 Вт. Вот и получается, что при снижении чувствительности, например, на 3 дБ для достижения того же уровня звукового давления потребуется удвоить подводимую мощность. А нам это удвоение надо? И мне кажется, что не очень!

МИДБАСЫ ОТДЕЛЬНО, ТВИТЕРЫ ОТДЕЛЬНО

Динамики разделяют по размерам и назначению. Твитеры – высокочастотные динамики диаметром от 19 до 28 мм. Воспроизводящие средние (мидрейнж) и низкие (мидбас) частоты имеют диаметр от 7 до 20 см. Сабвуферы же начинаются от 20 см. Но это так, для справки. Чтоб не подсунули вам на рынке саб размером со спичечный коробок.

Кто-то посоветовал отличную коаксиальную акустику, а вы совершенно случайно и именно сегодня забыли дома толковый словарь? Не волнуйтесь, вас никто не хотел обидеть. Бывает еще компонентная акустика, и между ними, как говорится, две большие разницы!

Согласитесь, синий подиум этому динамику очень «к лицу».

Коаксиальная означает, что твитер (в простонародье – пищалка) находится на одной оси с мидбасом. В компонентной они разнесены в пространстве, только и всего… Короче говоря, в первом случае твитер прикреплен к мидбасу, а во втором к чему-то другому, например, к стойке ветрового стекла.

Серьезным плюсом коаксиальной акустики считают равное удаление динамиков от слушателя – в статьях о создании звуковой сцены важность этого нюанса описана в красках. А не менее серьезный минус



Мидбасы в этом автомобиле обладают самой что ни на есть «штатной» внешностью.

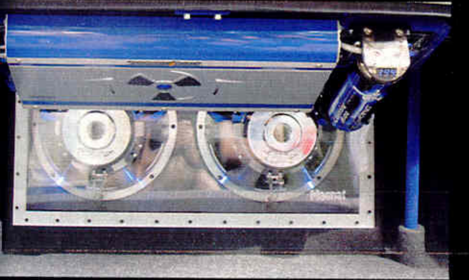


Владелец этой машины особое внимание уделил пищалкам. Оригинальный корпус и подиум, обтянутый кожей, обращают на себя внимание.



Классическое оформление твитеров: простенько и со вкусом.

Главный в этой машине, определенно, сабвуфер. Теперь понятно, почему мидбасы оформлены синим.



в том, что эта звуковая сцена находится на уровне нижней части туловища слушателя. Страшного, конечно, ничего, но привычней все-таки, когда сцена на уровне глаз. Компонентная акустика дает нам такую возможность, но расстояние до слушателя от мидбаса, установленного, например, в двери, и твитера на «торпедо» приходится выравнивать весьма хитроумными способами (все они описаны в предыдущих номерах). Решить за вас, какой вариант лучше, какой хуже, никто не сможет. В конце концов, помимо музыкальных предпочтений, здесь важны еще и параметры слушателя. Если коаксиальные динамики играют значительно выше ваших колен и звуковая сцена как раз там, где вам нужно, остается только позавидовать. Это же такая экономия! Не надо разоряться на современное головное устройство, настройки временных задержек и игры звукоотражения… Особенно если вам безразличен результат.

ШЕЛК, ТИЛЛЬ И СМОЛ

Над созданием идеального динамика бьются лучшие умы. Не то что бы уже созданное ими никуда не годилось, но до идеала не дотягивает. Совершенный динамик должен ничегошеньки не весить и обладать максимальной жесткостью. Материалы для этой цели приспосабливают самые разные, но немаловажную роль играет и человеческий фактор. Речь не о том, что кто-то упер с завода очередное изобретение, а о музыкальных предпочтениях. Для желающих прочувствовать, не выходя из теплого авто, как морозным утром хрустит снежок под ногами, отлично подойдет титан, нежные трели флейты или бэк-вокал Шуфутинского наилучшим образом сыграет шелк. Алюминий, как ни абсурдно это звучит, – нечто среднее между текстилем и титаном. Майлар – самый доступный материал, динамики из него стоят недорого и музыкальных предпочтений не имеют. Особое внимание следует обращать на материал при выборе пищалок: именно они задают тон автомобильному «оркестру».

Допустим, вы уже во всем определились. Материал, размер, дизайн, вид акустики – решительно все подобрано так, как вы хотели. Думаете, все параметры учтены? Напрасно расслабились…

Забыли-то сущий пустяк: параметры акустического оформления! Параметров этих несметное количество – если будем разбираться с каждым, места под рекламу не останется. Но мир не без добрых людей, господа Тилль и Смол создали параметры имени себя, систематизируя все, что необходимо учесть. Встретив незнакомое сочетание букв в схеме у мастера автомобильной акустики, помните: Fs – резонансная частота динамика в открытом воздухе, Qts – полная добротность, Vas – эквивалентный объем. Зная эти параметры, можно рассчитать, как именно и в каком корпусе установить динамик. Актуально это в основном для сабвуфера, профессиональный «музыковед» может повысить чувствительность динамиков на 6 дБ, а это в 4 раза громче общепринятой верхней границы! Особенно изгаляться над корпусом для пищалки не имеет смыла, она из всех динамиков – ближайшая к слушателю. При установке мидбасов еще можно подумать, что лучше: бесконечный акустический экран (Free Air) или все-таки закрытый ящик. При установке сабвуфера к двум уже перечисленным способам акустического оформления присоединяются фазоинвертор (ящик с дыркой) и сложный ящик (Band Pass). При грамотном исполнении последнего чувствительность может достигать 96 дБ/Вт/м, а это уже не шутки. И цена у такого ящика получается совсем не смешной. Так что ко всеобъемлющей характеристике цена-качество стоит добавить еще и целесообразность.

«ФЛЕШКА» С МУЗЫКОЙ

Наименование – CD/MP3/USB-ресивер AKAI ACR-27 MPU.

Ориентировочная цена – 140 долл.

■ Готовы поспорить: наверняка в недалеком будущем появятся утюги, чайники и прочая бытовая техника с USB-flash входом, чтобы слушать музыку… Ну а пока музыку мы слушаем через более привычные устройства. Например, такие как AKAI. Японская компания выпустила новый автомобильный CD/MP3-ресивер ACR-27 MPU с USB-портом. Причем с «флешки» можно не только воспроизводить, но и записывать музыку. Устройство также поддерживает наиболее популярные форматы MP3/CD/CD-R/CD-RW и WMA. Для удобства в комплект входит пульт дистанционного управления.





НА БУКВУ D

Наименование – усилитель Prology Power 2000.

Ориентировочная цена – 700 долл.

■ По-настоящему хороший звук не обойдется без усилителя и уж конечно потребует немалых финансовых вложений. Главное, чтобы было за что платить! В компании Prology утверждают: если усилитель, то непременно его новая модель Prology Power 2000 класс D. Литера D – первая буква слова Digital, то есть цифровой. Мощность новинки 750 ватт, есть фильтр сверхнизких частот, регулятор фазы выходного сигнала, частоты среза, дистанционный регулятор усиления баса, а также возможность каскадного включения двух усилителей.

СИММЕТРИЯ УСИЛЕНИЯ

Наименование – усилитель Alpine MRV-F545.

Ориентировочная цена – 600 долл.

■ Шильдик V12 на двигателе говорит о многом, но если у вас уже есть такой под капотом, то хотя бы для симметрии стоит поместить аналогичный и в багажник. Речь идет о четырехканальном усилителе Alpine MRV-F545 обновленной серии V12. По техническому оснащению новинка не уступает домашним усилителям класса high end – по крайней мере так утверждает производитель. Выходные каскады в каналах 1/2 и 3/4 построены по-разному. Первая пара каналов – для воспроизведения с высоким качеством, вторая – с увеличенной мощностью. В итоге любимая многими схема «фронт + бас» оказывается особенно эффективной. Информацию о температуре, напряжении, потребляемом токе и настройке уровня можно вывести на дисплей магнитолы. Система управления охлаждением и два сверхтихих вентилятора, контролируемые электроникой, сделаны специально, чтобы усилитель был в «тонусе».



МУЗЫКАЛЬНЫЙ ХАМЕЛЕОН

Наименование – ресиверы Panasonic.

Ориентировочная цена – от 6500 руб.

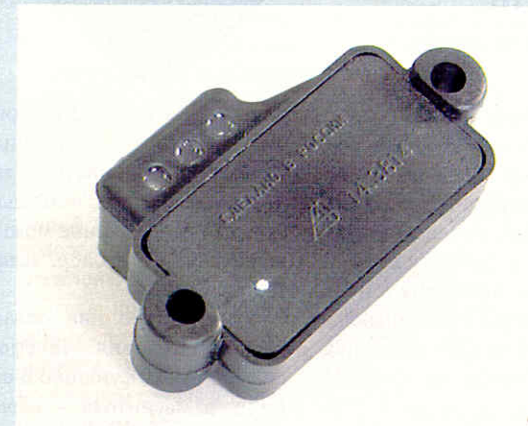


■ Может, кто-то и заметил: если у гармониста красная рубашка, то и баян у него в красном ситце – красиво! С автомобилем сложнее: его цвет, цвет обивки салона, подсветки панели приборов зачастую не совпадают с цветом дисплея ресивера. Нет гармонии и все тут! В компании Panasonic постарались выйти из затруднительной ситуации и угодить как можно большему числу покупателей. Новые модели головных устройств CQ-C8351N и CQ-C7301N оснащены функциями Variable Full Colour и Customize, которые позволяют настроить цвет дисплея. На выбор предлагается 9261 (!) оттенок. Устройства не утратили и свою основную функцию: треки можно прослушивать в форматах WMA/CD/MP3. Любой гармонист такому позавидует!

ДРУЖБА НАРОДОВ

Наименование – датчик абсолютного давления.

Ориентировочная цена – 380 руб.



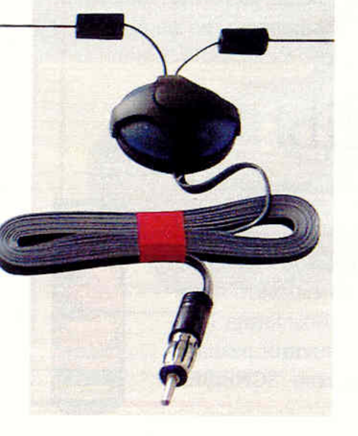
■ Примером международной солидарности трудящихся можно назвать «выращивание» хорошо нам известным ЗАО «ЗАЗ» корейских автомобилей Daewoo Lanos T-150 на плодородных землях Украины. Не обошлось и без участия российской стороны: «ланосы» комплектуют датчиками абсолютного давления производства «Автоэлектроника» (Калуга). По словам производителя, изделие отличается высокой надежностью благодаря применению импортной комплектации. Поскольку попадание украинского «корейца» на территорию России вполне реально, датчики в случае чего можно приобрести и в магазинах автозапчастей.

ПРИЕМНЫЙ ПУНКТ

Наименование – радиоантенна URAL AV-19 Extra.

Ориентировочная цена – 15 долл.

■ Чем антенна длиннее, тем лучше прием. Это утверждение некоторые доводят до абсурда: еще встречаются автомобили с длиннющими антеннами, как когда-то на электромобилях в ЦПКиО. Наверное, если закончится бензин, с их помощью можно будет передвигаться по троллейбусным линиям. Компания «АвтоАудиоЦентр» выпустила активную радиоантенну URAL AV-19 Extra для установки на ветровое стекло. По заверениям производителя, наличие такой антенны обеспечит уверенный прием не только в мегаполисе... К тому же в конструкции применена микросхема фирмы TELEFUNKEN (Германия). Диапазоны принимаемых частот: УКВ, FM и СВ.



«БРИСК» УМЫВАЕТ РУКИ

Наименование – чистящая паста для рук Brisk.

Ориентировочная цена – 100 руб. за упаковку 450 г.

Поработал – вымой руки! Агитплакаты советских времен в этом смысле не потеряли актуальности. Официальный дистрибьютор чешского завода Brisk – компания ООО «НП Трейд» представила новый продукт – чистящую пасту для рук Brisk. Препарат содержит присадки, защищающие кожу, и, что немаловажно, имеет приятный аромат. Специально для станций техобслуживания есть пятикилограммовые упаковки – хватит на целую артель!



АДАПТЕР – СВОБОДНЫЕ РУКИ

Наименование – адаптер Clarion BTL433.

Ориентировочная цена – 130 долл.



Компания Clarion, выпустив адаптер BTL433 для беспроводного подключения сотовых телефонов к своим магнитолам, перешла от развлечения водителя к его безопасности. Благодаря устройству не нужно будет подключать телефон к системе hands free. Как только вы сели с телефоном в автомобиль, магнитола сразу распознает его присутствие и готова воспринимать речевые указания. То есть разговаривать по телефону вы будете с помощью магнитолы. В машине можно продолжить разговор, начатый на улице.

Есть только два обязательных условия: телефон должен иметь функцию Bluetooth, а магнитола – марку Clarion.

АВАРИЮ НЕ УТАИТЬ!

Наименование – двухуровневый датчик аварии DA-01.

Ориентировочная цена – 100 долл.



Чтобы водитель получал достаточно информации о своем автомобиле, уже придуманы всевозможные борткомпьютеры, пейджеры и т. д. Но теперь, когда компания «Альтоника» выпустила двухуровневый датчик аварии DA-01, информация станет доступна и другим заинтересованным лицам. К примеру, купили вы машину тещe, а ездит она «не очень» – вы волнуетесь: как же она там, бедная, по городу, да еще одна. Не дай бог, авария – где искать? Теперь можете не волноваться – датчик удара скинет вам на телефон SMS-сообщение о месте, где произошла авария, и степени ее тяжести. Такое устройство заинтересует компании по прокату автомобилей: недобросовестные водители зачастую скрывают факт ДТП.

«ФЕРРАРИ» БЫВАЮТ РАЗНЫЕ

Наименование – акустика Quadral Platinum M.

Ориентировочная цена – 3800 долл.

В этом году «Феррари» в формуле 1 выглядит далеко не лучшим образом: то Шумахер не в духе, то резина не та... Зато благодаря ТК «Русская игра», официальному дистрибьютору Quadral, болельщики и сочувствующие знаменитой «конюшне» могут порадовать себя новой акустической системой Platinum M – это, конечно, не гоночный болид, но тоже ярко-красный! Трехполосная акустическая система выдает номинальную мощность 160 Вт, а максимальную – 250 Вт. Низкочастотные и среднечастотные динамики выполнены из алюминия.



АКРИЛОВАЯ «ВИКА»

Наименование – акриловая автоэмаль Vika.

Ориентировочная цена – 650 руб.

Компания «Русские краски», производитель авторемонтных материалов марки Vika, выпустила полсотни новых материалов различных расцветок. Например, баллончик акриловой автоэмали поможет самостоятельно подкрасить сколы на покрытии.

СМЫВ СЛЕДЫ

Наименование – концентрат для омывания стекла.

Ориентировочная цена – 40 руб.

Если летом в дальней дороге какое-нибудь насекомое прилипает к стеклу, то смывать обычной водой его придется долго. Компания Mannol специально для таких загрязнений разработала концентрированное средство SCHEIBEN-REINIGER 1:100.



ПОДДЕЛКА

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ «ЦИТРОН»

То, что за великой китайской стеной кипит жизнь, и ребенку понятно. Но вот всегда ли она выдержана в должном духе? Российская компания «Цитрон» возмущена, например, клонированием своей продукции, а именно тормозных колодок для «волжанок» и «газелей». Так что остерегайтесь подделок! Фальшивку легко определить, держа в руках оригинал, но в нашем случае все проще. Помимо того, что упаковки разительно отличаются друг от друга, в правом верхнем углу найдете подсказку: «Для тех, кто предпочитает надежность». Скопировать ее китайцам скорее всего не позволила совесть. Второе отличие – название марки: фирменный знак в левом верхнем углу. Ну а если заглянуть внутрь коробочки, станет просто смешно: на контрафакте вместо «ГАЗ» значится «ТАЗ», а «Цитрон» – написан через латинскую «N». При желании список можно продолжить, да стоит ли? Лучше посмотрите на фото.









Примечание. Красным цветом обозначены признаки подделки, зеленым – «правильные» элементы.



СПАСИ И СОХРАНИ

Андрей Сидоров. Фото: Александр Батыру, Александр Кульнев

Утонувший автомобиль – не такая уж редкость. То наводнение смоет десяток-другой машин в речку, то «упустит» под лед любитель зимней рыбалки, а иной лихач, не рассчитав, просто нырнет с набережной. Можно, конечно, плюнуть на «железо» и благодарить Бога, что сам жив остался, а если имущество было застраховано, то и вовсе переживать не о чем. Однако жалко хоронить машину на дне – нельзя ли ее как-нибудь вызволить?

Итак, выбрались на берег, отдышались, сняли стресс. Пора бы и добро спасать, только как это сделать, не прибегая к помощи водолазов, подъемного крана и прочим дорогостоящим способам?

Опробованный нами метод не нов – еще Архимед обратил внимание, что «всякое тело» в воде весит гораздо меньше, чем на берегу. Автомобиль – не исключение. Для операции по подъему малолитражки класса «жигулей» понадобятся три камеры от колес грузовика, для «уазика» – пять-шесть (удобнее размером 260x508 – их и найти легче, и работать с ними удобнее), подходящий шланг для накачки, например, «кислородный», несколько тройников, компрессор, аккумуляторная батарея и какое-нибудь плавсредство. Не повредят маска, ласты, трубка – придется нырять.

Первым делом подготовим арсенал: из медной трубки подходящего диаметра спаяем тройники; вывернув золотники, выжмем воздух из камер и стянем эти рулеты веревочкой, чтобы не набирали раньше времени воздуха, – иначе с ними не нырнешь.

Кусками шланга через тройники соединяем камеры в гирлянду, затыкаем свободный конец пробкой, привязыва-

Чтобы суметь погрузиться вместе с камерами, из них нужно выдавить весь воздух и компактно зафиксировать.

Камеры соединяем в гирлянды тройниками и кусочками шлангов. К свободному концу шланга привязываем поплавок (пластиковую бутылку) и закладываем камеры в кузов «утопленника».





ем к нему поплавок, грузим эту снасть в лодку, туда же аккумулятор и компрессор и берем курс к месту погружения.

Обнаружив «утопленника», сбрасываем камеры за борт (они не утонут, да и поплавок на всякий случай есть) и обследуем положение автомобиля на дне. Если он на колесах – считайте, повезло: остается нырнуть, открыть дверь (лучше переднюю), засунуть в салон камеры (две – на передние сиденья, одну – на заднее) и снять с них веревочные бандажи. На этом этапе спешить не следует. Лучше сделать несколько погружений – расправить по



Показалась крыша – достаточно, можно привязывать буксирный трос.





Нашей «Оде» с лихвой хватило трех камер, УАЗу – шести (две снаружи привязали к бамперу).



Несмотря на внушительную массу УАЗа, с ним легко справляется весельный буксир.

Не пытайтесь вытащить автомобиль на берег одним махом – в нем еще около двух тонн воды. Лучше открыть двери или подождать, пока вода стечет через зазоры.





Дело пойдет быстрее, если машину тянуть с берега.

возможности камеры в салоне, закрыть двери, а шланг вывести через окно.

Положение машины вверх колесами менее удобно, но не принципиально. Достоинство предлагаемого способа подъема в том, что всплывет она все равно крышей вверх.

Теперь пора забраться в лодку, подключить к плавающему концу шланга компрессор и «продуть балласт». Учтите, что наполнение под водой трех зиловских камер «Мустангом» отнимет теоретически около десяти минут, но реально потребуется около получаса. Через три-четыре минуты дайте компрессору остыть. Если их два – поочередно меняем по мере нагрева.

Здесь тоже торопиться не следует. Лучше, если ныряльщик время от времени будет контролировать ход процесса. Машина всплывает медленно, и если форсировать событие чрезмерной накачкой баллонов, недолго выдавить уцелевшие стекла. А затрат на приведение машины в порядок и без того хватит. Наша задача – не только спасти машину, но и по возможности избежать дополнительных повреждений.

Как только из воды показалась крыша или ее краешек, выключаем компрессор и затыкаем шланг (в качестве пробки удобно использовать свечу зажигания). Можно, конечно, зарядить в кузов и пять-шесть камер, заставив его всплыть чуть ли не полностью, но кроме зрелищности пользы от этого ни-

ПОВТОРЕНИЕ ПРОЙДЕННОГО

«Знаешь, как выбраться наружу из тонущей машины? Как только машина коснулась воды, нужно быстро открыть окно, отстегнуть ремень и ждать, пока она наполнится водой. Только тогда, задержав дыхание, ты сможешь выбраться!»

Так, ссылаясь на «Энциклопедию выживания в экстремальных ситуациях», утверждает известный производитель мужского дезодоранта в своей рекламе. Мы, конечно, за достоверность рекламной информации ответственности не несем, о чем предупреждаем вас в каждом номере журнала. Однако реклама – крупно и на видном месте, а предупреждение – мелко и в самом конце – не всякий разглядит.



Это небольшое отступление от основной темы материала – подъема автомобиля со дна водоема – вызвано тем, что три года назад мы провели натурный, без всяких натяжек эксперимент – падение автомобиля в воду (см. ЗР, 2002, № 10). И наш алгоритм спасения из тонущей машины несколько отличается от «энциклопедического». Машина, конечно, вещь дорогая, но жизнь дороже, поэтому еще раз напомним «правила поведения на воде».

Так вот, «как только автомобиль коснулся воды», ваша основная задача – уцелеть в этот момент! На практике «касание» воды, если только машину не опускают подъемным краном, – это сильный удар. (Кто падал на воду животом – знает!) Еще в полете к удару следует, насколько возможно, подготовиться – наклониться на соседнее сиденье, ближе к панели приборов, и прикрыть голову руками. Ветровое стекло под напором воды, скорее всего, вломится внутрь и если повстречает на своем пути вашу голову – вынимать автомобиль будут безутешные наследники. То же относится к переднему пассажиру, его задача – залечь рядом с вами.

Допустим, это удалось: автомобиль плавает, медленно набирая воду и увеличивая дифферент на нос, а вы в сознании. У вас в запасе около двух минут, пока машина окончательно не скроется под водой. Сидеть и ждать, когда вода подступит к стеклам, нельзя – немедленно откройте, а не получится – разбейте ударом локтя стекло, выбирайтесь из машины и плывите к берегу. То же касается и пассажиров. Пытаться открыть дверь, пока машина не заполнилась водой, – дело безнадежное. Если уж не удалось выбраться в окно (не открывается или покрытое пленкой стекло не бьется, а ветровое при ударе о воду устояло), у вас остается последний шанс – пока автомобиль на плаву, глубоким дыханием вентилируйте легкие (это позволит вам лишних несколько секунд обойтись без воздуха), а когда вода заполнит почти весь салон, отоприте дверь и, удерживая замок в открытом состоянии, давите на нее непрерывно, что есть силы. Знакомого щелчка не будет, поэтому не оторвите сгоряча рычажок. Через несколько секунд дверь плавно откроется – всплывайте!





Не стремитесь к максимальному всплытию – раздувшись, баллоны могут легко выдавить уцелевшие стекла.

какой. Достаточно оторвать машину от дна водоема и придать ей хотя бы минимальную плавучесть.

Теперь дело за малым – привязать к задней проушине веревку и отбуксировать автомобиль к берегу. К задней потому, что корма в силу своей легкости всплывет выше и машину удастся подтащить ближе. Дело пойдет быстрее, если веревка достаточно длинна, чтобы тянуть машину прямо с берега.

Едва колеса коснутся грунта, появится соблазн выдернуть «субмарину» на сушу каким-нибудь грузовиком. Не вздумайте – в кузове пара тонн воды, обладающих соответствующей инерцией. Правильно будет медленно подтянуть машину ручной или электрической лебедкой, открыть двери или подождать, пока вода сама стечет через зазоры, и лишь потом вытаскивать окончательно. □



ВОДА ДЫРОЧКУ НАЙДЕТ

Геннадий Емелькин

Автомобиль немыслим без необходимых для его жизнедеятельности масел, топлива, охлаждающей и тормозной жидкостей и т. д., а все эти продукты норовят сбежать через любую неплотность. Пока автомобиль новый, да у внимательного хозяина, – особых проблем нет. Первую же утечку хозяин обнаружит и постарается устранить. Но вот другая картина: машина старая, а чистюля-владелец брезгует лишний раз открыть капот, под которым настоящая разруха, запустение… Найти негерметичное место той или иной системы непросто даже в хорошем сервисе, где мастера-самородки по запаху, цвету, консистенции (а то и по вкусу!) определяют, откуда и что течет. А если самородков нет? Видно, нужны приемы, которые облегчат поиск утечек и простому смертному. И они созданы. Поговаривают, будто заимствовали их у военно-промышленного комплекса, но для нас главное, что метод определения утечек прост, красив и к тому же исключительно достоверен. В исследуемую систему заливают некоторое количество специальной жидкости, способной флуоресцировать в лучах ультрафиолетовой лампы. Осветив ею интересующий участок, мастер сразу увидит утечку.

Разумеется, разработка флуоресцирующей жидкости потребовала немалых усилий – ведь она не должна оказывать вредного воздействия на окружающую среду, нарушать баланс присадок, содержащихся в масле, вступать с ним или с материалами деталей автомобиля в химические реакции. Непростые требования. Возможно, поэтому и сегодня универсального продукта нет. На фото 1 показываем три основных вида. Слева – жидкость, предназначенная для систем смазки, различных коробок передач, гидроусилителя руля, топливной системы. В центре – для кондиционера. Справа – для системы охлаждения двигателя.

В случае путаницы трагедии не будет – просто эффект от «не той» жидкости минимален, небольшую течь можно упустить. Для удобства дозирования на всех банках есть мерные шкалы. В прилагаемой к товару инструкции указано, куда и сколько заливать. Например, в систему смазки двигателя емкостью 3,8–5,7 л достаточно залить 15 мл препарата, для кондиционера, содержащего 0,7–1 кг фреона, хватит 7,5 мл, а для топлива в количестве 45–70 л нужно около 30 мл.

Флуоресцентная жидкость для контроля системы охлаждения поможет и при проверке герметичности люка на крыше (фото 2), дверей и т. п. А на некоторых автомобилях при засорении слива дождевой воды она проникает из моторного отсека в короба, лонжероны и даже плещется под ногами задних пассажиров – попробуй-ка по старинке найти источник! Описываемый метод многократно упрощает работу.

Любопытно, что изначально самые большие проблемы автомобилистам создавали кондиционеры – именно отсутствием средств для их диагностики. Примитивными методами, без дополнительного оборудования найти место утечки фреона зачастую невозможно. Так появились заправочные шприцы (фото 3) с переходниками под штуцеры кондиционера – теперь даже начинающий механик сумеет быстро заправить систему флуоресцирующей жидкостью и в считанные минуты проверить ее герметичность. Но чтобы убежавшая жидкость светилась, необходим ультрафиолетовый

1

Флуоресцентные жидкости.



Где-то здесь скрывается неплотность…



Заправка кондиционера флуоресцентной жидкостью.

Набор диагноста: ультрафиолетовый фонарь и защитные очки.

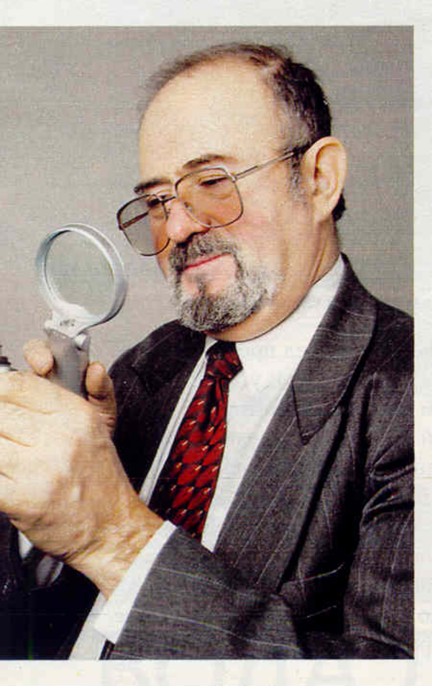
фонарь. Их предлагают несколько видов: как с питанием от батареи автомобиля, так и с автономным. Второй вариант, конечно, удобнее, универсальнее, но ударопрочный корпус и адаптер под зарядное устройство на задней крышке (фото 4) обусловили его более высокую стоимость. В комплекте обязательно есть защитные очки, так как мощный ультрафиолетовый поток вреден для глаз.

Некоторые фирмы, обслуживая автомобиль клиента, заранее добавляют нужные препараты в масла, охлаждающую жидкость и т. д. Подобный товар появляется и на рынке: при смене, скажем, «Тосола» новая охлаждающая жидкость, залитая в систему, уже способна флуоресцировать.

В дополнение к светящимся в ультрафиолете жидкостям фирмы предлагают моющие составы. Дело в том, что при негерметичности системы жидкость, смешавшись с грязью, растекается обширным пятном, которое сияет в лучах фонаря. Перед проверкой нужно удалить следы такой утечки и только потом искать неплотность. (Если под рукой не оказалось моющей жидкости, вполне сойдет средство для очистки двигателя.)

Мы познакомили вас с мощным, доступным и эффективным средством обнаружения различных течей – отнюдь не только в автомобиле. Представьте, например, что прохудилась крыша на даче... □

«ЛЕВЫЙ» ВОЗДУХ



Анатолий Вайсман

Устранять дефекты по старинке – «прочистил, продул, поехал», как правило, не удается. При этом реально сэкономить, откладывая ремонт, невозможно: бензин все дороже и его перерасход больно бьет по бюджету.

Ушла эпоха, когда мы из номера в номер писали о секретах карбюратора. Кому-то это помогло осознать, что непреодолимых задач сей прибор не преподносит – с ним они «на ты». Другие же надеялись на грядущую техническую революцию – вот придет в Россию впрыск… и избавит от проблем. Машина станет совсем малообслуживаемой да и экологически более чистой.

Но вспомним: «гладко было на бумаге…». Впрыск по-российски принес множество новых бед, причем от прежних их отличает важная деталь: раскошеливаться за чью-то халтуру приходится все чаще и денежки выкладывать немалые. Устранять дефекты по старинке – «прочистил, продул, поехал», как правило, не удается. При этом реально сэкономить, откладывая ремонт, невозможно: бензин все дороже и его перерасход больно бьет по бюджету.

Вот, к примеру, датчик массового расхода топлива. Очень дорогой, но отнюдь не такой же надежный. Недавно один клиент возмущался: ДМРВ не прошел и 30 тыс. км, а его сигнал при проверке достигал 1,157 В (исправный датчик при включенном зажигании должен выдать 0,996 В). Как показал опыт, сигнал в 1,016 В – это верхний предел разумно допустимого, а сигнал в 1,035 В говорит о вопиющих неполадках! Между тем многие автовладельцы, особенно из глубинки, пытаются сэкономить, оттягивая замену ДМРВ. К нам приезжали и с сигналом в 1,055 В – это когда мотор уже дергается, «троит», хлещет лишнее топливо, а что уж говорить о токсичности…

Тут и датчик кислорода не спасет – неустойчивый сигнал ДМРВ любой лямбда-зонд сбивает с толку. Любопытно было бы услышать доводы сторонников такой «экономии».

Другая проблема впрысковых машин – подсос воздуха во всех возможных местах после ДМРВ. Всякому понятно: не учтенный системой воздух обедняет смесь, попадающую в цилиндры, а электронный блок об этом не знает – и вот вам проблемы. «Левый» воздух иногда находит удивительные лазейки. Прикатила к нам «десятка» с неустойчивым холостым ходом. Чего только не делали, а выставить положенную токсичность все не удавалось: смесь обедненная, содержание СО ниже 0,4%, зато СН зашкаливает. Добрались даже до «мозга» ЭБУ – поднимали, сколько было возможно, коэффициент коррекции… все безрезультатно. Подвел нас, как это ни странно, опыт: меньше всего ожидали подвоха от регулятора холостого хода, а ведь виноват был как раз он. Лишний воздух проникал между корпусом и пластмассовой частью. Проливка керосином это легко подтвердила, причем жидкость, временно уплотнившая зазор, тут же позволила отрегулировать токсичность. Выбросили этот РХХ – с другим мотор заработал нормально.

А вот пример любопытной взаимосвязи между механическим состоянием переоборудованного на газ двигателя и его форсунок. Довелось устранять сложную неисправность, когда один из клапанов двигателя 2111 оказался глубоко просажен в седло, что закончилось падением компрессии вдвое. Понятно, что к нам машина попала в состоянии почти лихорадочной тряски, с жуткой токсичностью и т. д.

Помудрив с клапаном, седлом и толкателем (технология – за рамками сегодняшней темы), компрессию в цилиндре восстановили. Но и после этого мотор на бензине работал неважно, хотя на газе – просто отлично. Что бы вы предприняли? Конечно, проверили форсунку! И не зря: из четырех отверстий три были закоксованы. Видимо, владелец долго не обращал внимания на неполадки, а пропуски вспышек в цилиндре сказались на форсунке – копоть, смолы сделали свое дело.

Закончим «чудом», случившимся совсем недавно: обнаружили неисправность далеко не типичную. Кто не знает, что в электроцепи питания главного реле ВАЗ-2110 есть предохранитель… И он сам, и его контакты должны быть надежными, иначе машина в лучшем случае будет дергаться, в худшем – глохнуть. Вот на это и жаловался клиент. Признаемся: локализовали неисправность не сразу. На первый взгляд все было в порядке, но почему же цепь питания то и дело прерывалась? Это понял мастер, когда заменил предохранитель новым, а прежний подверг тщательному изучению. Оказалось, даже и такая простая штука в наш век способна подвести. Шевеля «ножи» предохранителя, поняли, что цепь рвется где-то внутри. Элементарно… □



Вот он, коварный регулятор: в эту щель проникал воздух.

ЗАКРЫТЬ БЕЗ СТУКА

Борис Ездаков

Сходит со сцены поколение, начинавшее водительскую стезю в седле мотоцикла – и поэтому способное оценить глубину пропасти между солнечной погодой и ненастьем. Автомобиль избаловал нас комфортом, но если в его тонкой оболочке-кузове возникнет брешь – берегись.

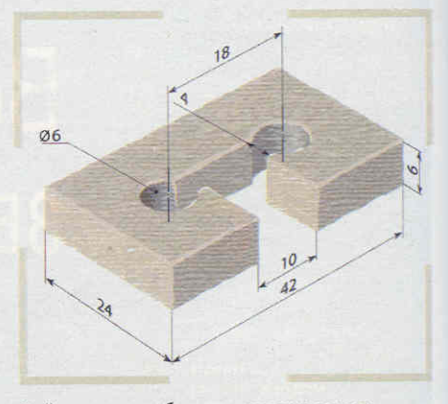
Больше всего неприятностей, по железной статистике, доставляют дефекты дверей. Ведь даже у платяного шкафа это – самая «наукоемкая» часть: чуть что не так, перестает закрываться. Дверь автомобиля конструктивно сложнее, функции ее многообразней, а условия работы намного тяжелее. Мало того, мы предъявляем к ней и немало эстетических требований – чтобы не выступала за плавные обводы кузова, чтобы зазоры по периметру были ровные и так далее. Как это обеспечить?

Задача вообще-то непростая, особенно если на российском автомобиле нужно заменить дверь. Для этого лучше поехать к мастерам-кузовщикам. Ну а поддержать «родную» дверь в исправном состоянии, надеемся, по силам и вам.

Начнем с петель – шарниров, на которых поворачивается дверь. Они находятся вне салона и немало страдают от грязи, соли, пыли и т. д. Но еще страшней всевозможные вибрации, «разбивающие» петли по принципу лавины: чем больше зазоры, тем скорее дальнейший износ – на дорожных колдобинах массивная дверь с люфтом крепко лупит по петлям и замку. Быстрей других, конечно, «кончаются» петли на ВАЗ-2108 и -2113 с их широченными «воротами».

Регулярно смазывая петли, вы несколько замедлите этот процесс. А еще лучше, если петли смазаны постоянно. Для этого воспользуемся проверенной технологией: из листового войлока толщиной 6–8 мм вырежем показанные на рисунке и фото 1 скобочки. Плотно надев их на петли, пропитаем маслом – и порядок. Износ петель, стуки в них и т. п., по сравнению с любым «контрольным» автомобилем, существенно уменьшаются.

Теперь отрегулируем у каждой двери положение фиксатора замка – от этого зависит, насколько хорошо она закрывается.



Войлочные скобки для смазки петель.

Корпус фиксатора, как и его палец, нужно точно выставить по высоте и по глубине относительно замка. Отвертывать крепежные винты лучше не ударной отверткой (не ровен час, повредите машину), а обычной, на стержень которой наварена гайка (фото 2). Крепко прижав отвертку, вращаем ключом за гайку. Помимо этого, нередко требуется регулировать положение фиксатора, перемещая его вперед по ходу машины. Для этой цели пригодятся металлические подкладки различной толщины (до 6 мм) и тонкие – из среднезернистой наждачной бумаги (фото 3). Они позволяют добиться желаемой четкости фиксации двери и правильной посадки в проеме. □

1



Петли будут смазаны надолго.

2



«Спецотвертка»... под ключ.

3



Подкладки из дюраля и наждачной бумаги.



ТЕПЛОВОЙ НАСОС

Геннадий Непряжин

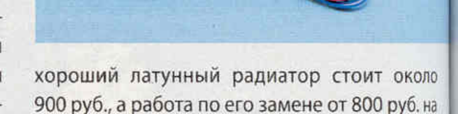
Отопители современных российских автомобилей редко балуют хозяев горячим отношением к делу. К этому все привыкли – и рассказы о том, что в «Жигулях» прошлого века в мороз разъезжали без шубы, малахая и валенок, нынче воспринимаются как художественный свист. Зря улыбаетесь: громоздкие одежда и обувь не способствуют безопасной езде, особенно на скользких зимних трассах.

В чем же причина «немощи» некоторых отопителей? Чаще всего – в безобразном качестве деталей. Например, примитивный «непропай» перегородки, разделяющей полости входа и выхода жидкости, позволяет ей идти по короткому пути – почти не омывая сердцевину радиатора, оттого он и не работает.

Случись подобное с батареей центрального отопления, вызывают сантехника. А нам как быть? Совсем никудышный радиатор придется заменить или отремонтировать – восстановить перегородку. Иногда полезно обновить термостат – ведь его настройки могут уйти так, что при невысокой мощности, обычной для езды по зимним дорогам, падает температура самой жидкости. В сильный мороз не повредит по старинке утеплить основной радиатор: холодный сквозняк под капотом ослабнет, от этого и в машине станет чуть теплее.

Итак, радиатор вашего отопителя – «твердый троечник». Как увеличить подачу в него горячей жидкости, не топча педаль газа? (Заметим: в теплоэнергетике двигателя ничто не «обрушится», ведь мы отберем у него лишь ту часть тепла, которую и должен расходовать полноценный отопитель.) С этой целью мы встроили в магистраль отопителя ВАЗ-2108 дополнительный насос. Купили электронасос отопителя «Газели», шланг и обычное четырехконтактное реле. За все – 650 рублей. Несложная работа отняла около часа. (Кстати,

Насос отопителя и реле.



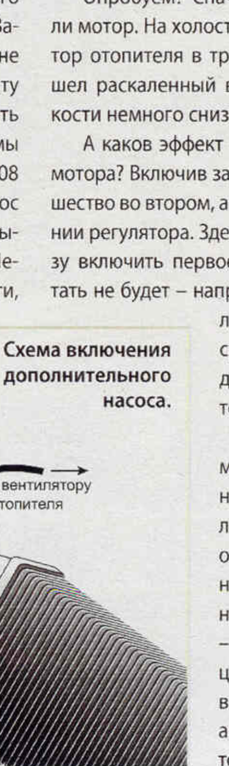
хороший латунный радиатор стоит около 900 руб., а работа по его замене от 800 руб. на ВАЗ-2108 до 2000 руб. на ВАЗ-2110.)

Насос закрепили в моторном отсеке так, чтобы он не касался подвижных или горячих частей. Порядок работы: слили охлаждающую жидкость, отсоединили от головки блока шланг и соединили с боковым штуцером насоса (см. схему), а центральный штуцер насоса – дополнительным шлангом со штуцером головки блока. Затянув хомуты, залили охлаждающую жидкость. Электропитание насоса подключили, как показано на схеме: чтобы работал одновременно с вентилятором отопителя. На ВАЗ-2108 провод этого вентилятора – в салоне, немного выше педали газа.

Опробуем? Сначала хорошенько прогрели мотор. На холостом ходу перевели регулятор отопителя в третье положение. Ого! Пошел раскаленный воздух, температура жидкости немного снизилась.

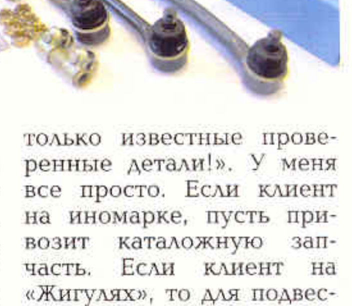
А каков эффект после остановки горячего мотора? Включив зажигание, опробовали новшество во втором, а потом и в первом положении регулятора. Здесь есть тонкость: если сразу включить первое положение, насос работать не будет – напряжения, урезанного регулятором, не хватает для срабатывания реле, а вот для удержания его достаточно.

Схема включения дополнительного насоса.



Вот так минут 25–30 можно согреваться в салоне, не пуская двигатель, а лишь остужая жидкость и омываемые ею детали. Конечно, никто не станет сильно выхолаживать двигатель – завести его в конце концов придется. Ведь как ни верти, а источник энергии в автомобиле – содержимое топливного бака. □

ПОЧЕМУ Я СТАВЛЮ «ТРЕК»



Каждый уважающий себя человек может объяснить свои поступки довольно аргументированно. Нам было интересно, как на автомобильном рынке выбирают запчасти, от которых напрямую зависит безопасность автомобиля и тех, кто в нем едет. Именно поэтому в поле зрения попали шаровые опоры и рулевые наконечники — детали с виду незаметные, однако без которых управление современным автомобилем невозможно.

Владимир К. — студент 20 лет

- Студенты — народ небогатый, поэтому свой выбор остановил на подержанной вазовской «восьмерке», которую сначала хотел выкупить у родителей (в рассрочку, разумеется). Потом отец сжалился и переоформил на меня машину бесплатно, взяв обязательство, что буду следить за машиной и не буду на ней гонять с утра до вечера, забыв об учебе. Машина к тому времени пробежала 90 тысяч и требовала профилактического ремонта. По прилагаемой инструкции установил на подвеску новые «шары» ПО «Трек», сэкономив на сервисной станции. И счастливо езжу, не зная забот. Почему выбрал «Трек»? Прочитал в прессе. По результатам тестов, опубликованных в журналах, эта марка в лидерах.

Николай Николаевич Б. — пенсионер

- У пожилых людей привычка играет большую роль. Поэтому, когда незадолго до пенсии стал вопрос обновить автомобиль, не задумываясь, решил остаться верен вазовской «классике». Всю жизнь у меня были заднеприводные «копейка», «шестерка». Но тогда взял «четверку», чтобы возить побольше и поудобнее с дачи и на дачу. Шаровые опоры всегда были притчей во языцех, поэтому когда четыре года назад обнаружился повышенный люфт в нижней правой опоре, раздумывать не стал и по совету продавца магазина запчастей заменил все четыре шаровые на трековские. Он заверил, что никогда не встречал бракованных деталей от «Трека». Да и я нисколько не жалею. Тридцать тысяч намотал, никаких претензий. По-моему, даже ход у машины с новыми опорами стал плавней.

Василий Карпинский — технический директор автоспортивной команды

- Стабильные выступления автомобилей отечественного производства во многом зависят от правильного выбора запасных частей и деталей, используемых при подготовке машины к старту. Особенно это касается деталей подвески, которым на внедорожных участках достается больше других.

У механиков нашей команды есть свой секрет. При подготовке передней подвески они используют детали производственного объединения "Трек".

В подвеске важно, чтобы все ее составляющие работали вместе и слаженно. Каждая выполняет свою роль, но все же нельзя не отметить значение шаровых опор, на которые ложатся функции не только удерживать на себе массу автомобиля, принимать ударные нагрузки от неровностей дороги, от приземлений после трамплинов, но еще и давать возможность колесам поворачиваться, изменяя направление движения автомобиля. В спортивном, как, впрочем, и в обычном автомобиле, важно свести к минимуму вероятность выхода детали из строя по какой-либо случайной причине. Именно поэтому в гоночных "нивах" на переднюю подвеску устанавливаются шаровые опоры "Чемпион". Главное в них — конструкция. Опора имеет цельнометаллический корпус, который исключает возможность выдавливания дна. Тонколистовые штампованные детали не подходят, они просто не выдерживают. А в «Чемпионах» есть уверенность.

О прочности «Чемпионов» уже ходят легенды. Но для автоспорта именно такие детали и нужны.

Не так давно появились и рулевые наконечники такой же «чемпионской» конструкции и такие же надежные и выносливые.

Техники команды считают, что шаровые опоры «Чемпион» в сочетании с рулевыми наконечниками «Чемпион» обеспечивает подвеске необходимый запас прочности, чтобы с уверенностью пройти гонку без замены деталей. Для рядового пользователя это означает, что он сможет, используя наконечники и шаровые «Чемпион», пройти более 60 тысяч километров, и детали останутся работоспособными.

Дмитрий Борисов, автослесарь

В нашей профессии получается так, если работу некачественно выполнил — виноват, и запчасть некачественную поставил — тоже виноват. Если так работать, всех клиентов растеряешь, на жизнь не заработаешь. Поэтому мой девиз: «Ставить только известные проверенные детали!». У меня все просто. Если клиент на иномарке, пусть привозит каталожную запчасть. Если клиент на «Жигулях», то для подвески пусть везет шаровые или рулевые «Трек». Иначе никаких гарантий.

Игорь Гвоздев, инженер-технолог

- Для меня главное за рулем — безопасность, уверенность. Автомобиль сам по себе — потенциальное средство повышенной опасности. К российской технике внимание вдвойне. Нужно сделать так, чтобы свести риск к минимуму. Выбирая запчасти для своей «десятки», покупаю лучшие. Для подвески и рулевого управления это, безусловно, «Трек». С ним познакомился еще по предыдущему ВАЗ-2107. Одного взгляда на опору достаточно, чтобы понять, что над ней действительно работали. И смазка заложена, и пыльник в порядке. А взгляд у меня, точно рентген, ничего не упустит. В упаковке инструкция, новые метизы. Я то знаю, что в таких ответственных узлах по два раза крепеж не используют. Вот только известно ли об этом тем, кто покупает детали вразвес. Когда время подойдет пересесть на иномарку, даже не знаю, найду ли такого ответственного производителя, как «Трек», с деталями которого так уверенно себя чувствуешь.

Опрос проводили

Петр Рожков и Иван Самарин.

ЕЖИК В ТУМАНЕ

Геннадий Непряжин

Конечно, и без противотуманных фар можно ездить достаточно безопасно, если руководствоваться не сиюминутными эмоциями, а рассудком. В плотном тумане (а российские – отнюдь не слабей знаменитых лондонских!) главное условие выживания – разумно выбранная, очень невысокая скорость, – увы, некоторым бедолагам катастрофически не хватает терпения. Но таким даже от лучших фар мало проку…

Короче говоря, установка противотуманных фар (ПТФ) – дело для кого-то полезное, но считать их панацеей – большая ошибка. К тому же любому самодельщику полезно помнить вот что.

Первое: если завод–изготовитель вашего автомобиля в свое время не предусмотрел на нем противотуманок (примеров сколько угодно), то ставить их самостоятельно вроде бы нельзя. Правила движения, как давно известно, запрещают вносить в конструкцию автомобиля какие-либо изменения без ведома завода. «Умный» автоинспектор понимает это как ему надо – и легко ущучит за любую мелочь. Даже за нештатный болт – «секретку» крепления колеса. А тут – фары! Нарушение вопиющее, ведь в тексте современных ПДД о дополнительных нет ни слова. Отсюда и трактовка заинтересованных гаишников: «Не разрешено – значит запрещено!» Покупая противотуманки, будьте готовы «в случае чего» отбиваться от поборов.

Второе: если уж ПТФ ставить – то лишь так, как это оговаривалось в старых правилах, – ниже головных фар, а по горизонтали – не шире их. В этой области ничего нового не придумано. Чтобы сквозь туман было видно дорогу, фары должны освещать ее полотно, а не мутную мглу перед глазами водителя. (Включив в тумане дальний свет, всякий поймет, что это не годится, – за таким «молоком» ни зги не видать.) Следовательно, если кого-то наказывают за противотуманки на крыше – поделом. А как еще вразумлять бестолковых?

Итак, места для ПТФ определены, изготовлены крепления, кронштейны и т. п. Дело за электрикой. Как правильно подключить противотуманки к бортовой сети?

Начнем с выбора сечения проводов – оно должно быть достаточно большим, чтобы питание мощных ламп не отягощалось большими потерями. Для ориентировки поднимите капот и взгляните на провода, обслуживающие штатные фары. Для противотуманных нужны примерно такие же, а никак не меньшего сечения.

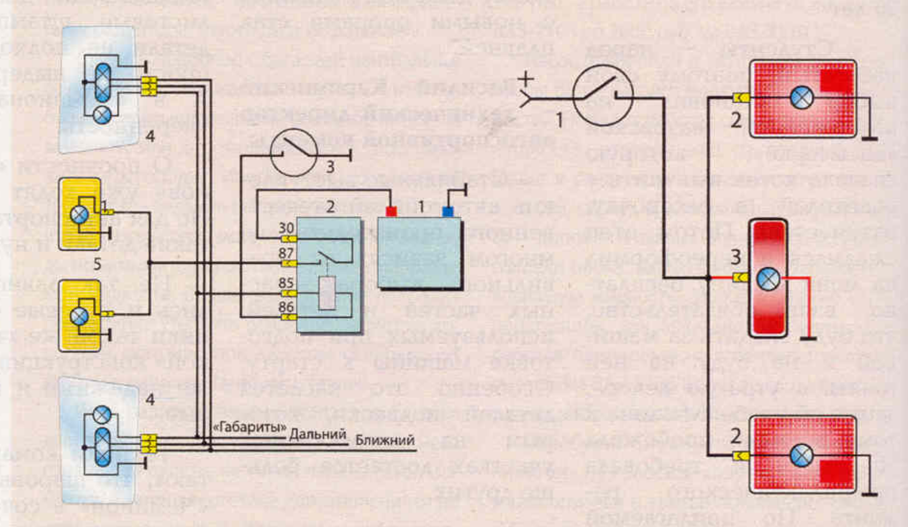


Рис.1. Схема подключения противотуманных фар: 1 – батарея; 2 – реле; 3 – выключатель; 4 – основные фары; 5– ПТФ.

Рис.2. Схема подключения дублеров стоп-сигнала на российских (европейских) автомобилях: 1 – «лягушка»; 2, 3 – основной и дополнительный «стоп».



Противотуманки на ВАЗ-2104: просто, эффективно.



Дублер за тонированным стеклом – ошибка.

Рис.3. Схема подключения дублеров стоп-сигнализаторов на американских автомобилях: 1 – передние указатели поворота; 2 – «лягушка»; 3 – совмещенные указатели; 4 – дополнительный «стоп»; 5 – блок управления.

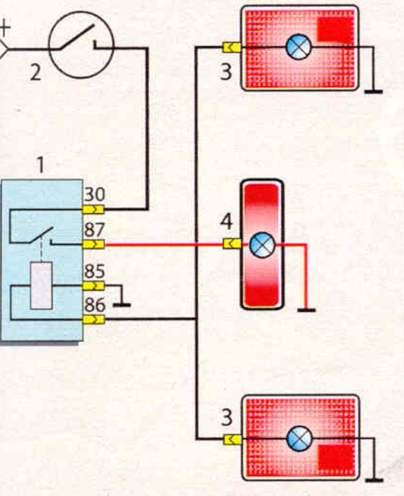


Рис.4. Схема подключения «дублей» стоп-сигнализаторов на автомобилях с диагностикой исправности ламп (ВАЗ-2110…2115 и др.): 1 – реле; 2 – «лягушка»; 3, 4 – основной и дополнительный «стоп».



Оптимальный вариант установки дублера.

Опорный «плюс» для ПТФ лучше протянуть напрямую от аккумуляторной батареи – этот силовой провод сведет потери к минимуму. И непосредственно в этот провод встроить предохранитель примерно на 15 А. Но это не все. Чтобы не насиловать большим током слабые контакты выключателя ПТФ, в схему их питания вводят разгрузочное реле, о чем в прошлых беседах мы говорили. Для срабатывания (включения) реле годится провод сравнительно небольшого сечения (подобных под капотом немало) – подключить его можно, например, как на схеме 1 – к питанию ламп «габаритов». Так сделано на многих серийных автомобилях.

А теперь – об установке дополнительного стоп-сигнала («дублера»). Кто-то ограничивается одним фонарем, иному и двух мало. Но ведь автомобиль не новогодняя елка. Главное – постарайтесь избежать грубых ошибок. На фото 2 показано, каков «эффект» от установки дополнительного фонаря за тонированным (!) стеклом: днем – никакого проку.

Если по схеме нет вопросов, начнем подключать. Мощность ламп не слишком велика – здесь можно обойтись и без разгрузочного реле. Но есть свои сложности – например, понадобятся провода от дублеров до штатных стоп-сигналов (схема на рис. 2).

Особого разговора в этом плане заслуживают американские автомобили, в которых функции «стопов» и указателей поворота выполняют одни и те же нити накаливания. На «американцах» лучше всего протянуть дополнительные провода (по схеме на рис. 3) от «лягушки» к дублерам. Если подключить дублеры к лампам «стоп», то при неудачном размещении дополнительных фонарей едущие за вами, перестав что-либо понимать, рискуют утратить душевное равновесие. Да и вам вряд ли нужна опасная неразбериха с сигналами. (Между прочим, к американскому автомобилю по этой причине непросто подключить русский прицеп.)

На рис. 4 показываем, как правильно подключить «дубль» на автомобилях с диагностикой исправности ламп. Если их число просто увеличить, как на рис. 2, система диагностики может на это ответить чехардой, действуя вам на нервы! Здесь выручит дополнительное реле по схеме на рис. 4. Проверено на автомобилях ВАЗ-2110, 2115. □



На ВАЗе:

СЕРГЕЙ ОСИПОВ отдел топливной аппаратуры и токсичности



1. Купив подержанный ВАЗ-21099, обнаружил, что оба распылителя ускорительного насоса подают бензин в первую камеру карбюратора. Интересно, с какой целью?

Подобные «доработки» известны: распылитель второй камеры загибают в первую, чтобы дополнительно обогатить топливную смесь – якобы для улучшения динамики. Результат сомнительный, в основном он сводится к повышенному расходу топлива. Советую заменить распылитель на штатный.

2. Издавна регулирую карбюратор сам, помогаю другим. Но на техосмотре и я, и контролер были удивлены, когда содержание CO в выхлопных газах ВАЗ-2107 составило около 0,1%, а CH вдвое превысило норму! Может ли такое быть?

У каждой регулировки есть оптимальный диапазон. В частности, узаконенное содержание CO в отработавших газах для карбюраторных автомобилей – от 0,9 до 3,5 процента, и это не случайно. Уменьшение доли CO ниже нижнего предела приводит к переобеднению смеси, вследствие чего появляются пропуски в воспламенении. Отсюда и неоправданное увеличение содержания CH – ведь это в основном несгоревшие пары топлива.

Такая регулировка не оправдана ни ездовыми свойствами, ни экономией топлива, поскольку вызывает провалы на переходных режимах (троганье, начальный момент разгона). Водитель для устранения провалов вынужден нажимать педаль акселератора больше, чем обычно требуется, и мотор расходует дополнительное топливо.

3. У меня «Жигули» ВАЗ-21011. Почему обороты холостого хода в холодном состоянии 900 об/мин, а у прогретого мотора до 1100 об/мин?

Это нормальное явление. У непрогретого двигателя механические потери больше, потому и обороты ниже. Регулируйте холостой ход на полностью прогретом двигателе, а для поддержания оборотов холодного прикрывайте воздушную заслонку.

4. Езжу на старой «шестерке» с пробегом 130 тыс. км. С недавних пор необъяснимо, сам собой улучшился пуск в мороз! Но горячий двигатель, наоборот, стал заводиться плохо, после долгой прокрутки стартером из трубы валит черный дым с сильным запахом бензина. В чем причина?

Такое явление вызвано переобогащением смеси. Первая возможная причина – износ игольчатого клапана в поплавковой камере и ее переполнение. Замените клапан и отрегулируйте уровень в поплавковой камере.

Вторая причина – отложения на воздушных жиклерах, приводящие к уменьшению их проходного сечения и, соответственно, обогащению смеси. Промойте и прочистите жиклеры (деревянной палочкой – ни в коем случае не металлическими предметами). Отложения часто накапливаются по вине изношенных сальников клапанов или при повышенном расходе картерных газов.

Третий вариант – негерметичность диафрагмы топливного насоса. Топливо стекает в картер, после чего, испарившись, вместе с картерными газами поступает в карбюратор, обогащая смесь.

На ГАЗе:

ЕВГЕНИЙ ХРИСТИНИН	КО двигателей (1, 5)
ВИТАЛИЙ ТРУБИН	КБ кузовов легковых автомобилей (2)
МИХАИЛ КАЛЕДИН	КБ электрооборудования (3)
ЛЮДМИЛА КОРНИЛОВА	группа конструкционных материалов (4)



1. Недавно обнаружил, что расширительный бачок на ГАЗ-31105 уже не такой, как на моем ГАЗ-3102, да и расположен иначе. Не пора ли и мне подумать о доработке?

С середины 2004 года системы охлаждения автомобилей ГАЗ-3102 и ГАЗ-31105 унифицированы. Радиатор – без заливной горловины, а расширительный бачок, куда заливается жидкость, – с пробкой и клапанами. До этого на ГАЗ-3102 устанавливали радиатор с заливной горловиной и пробкой с двумя клапанами, расширительный бачок с пробкой без клапанов. Такая унификация выгодна заводу; на эффективности охлаждения новшества не сказываются, поэтому самостоятельная переделка нецелесообразна.

2. В незначительном ДТП повредил угол переднего пластикового бампера «Волги». Не подскажете ли способ ремонта?

Завод не занимается разработкой подобных ремонтных технологий. Рекомендуем обратиться на СТО, где вас проконсультируют либо выполнят необходимый ремонт.

3. На моей «Волге» аж три датчика температуры охлаждающей жидкости! С аварийным – все ясно: он дает сигнал о перегреве. Но почему для информирования контроллера и включения вентилятора служат два самостоятельных датчика – нельзя ли обойтись одним?

На автомобиле ГАЗ-31105 установлены четыре датчика. Первый нужен для системы управления двигателем, второй – для работы указателя температуры жидкости, третий сигнализирует о перегреве (красная лампочка), по сигналу четвертого включается электровентилятор. На двигателе ЗМЗ-40621 (Евро II) первый и четвертый датчики объединены. При переходе на нормы Евро III планируем обойтись одним датчиком.

4. Вот уже два года «наслаждаюсь» запахами пластиков в салоне «Волги». Думаю, и заводчанам эти ароматы знакомы. Посоветуйте, как от них избавиться.

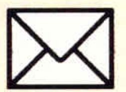
Запах «нового автомобиля» присутствует как в отечественных, так и в импортных машинах. Это связано с наличием ароматических соединений в полимерных материалах. Со временем запах исчезает. Процесс можно ускорить, чаще проветривая салон и используя специальные адсорберы, подобные тем, при помощи которых устраняют запахи в бытовых холодильниках.

5. На ГАЗ-31105 сильно шумит бензонасос – на холостых он заглушает шум двигателя. Говорит ли это о необходимости его менять?

Такой шум – первый признак того, что бензонасос может в любой момент выйти из строя. Рекомендуем уточнить «диагноз» на СТО, специалисты которой объективно оценят состояние насоса и дадут конкретные рекомендации.

00 000 км без «капиталки»

Ваши письма



Думаю, найдутся и такие владельцы авто, которые будут петь дифирамбы РИМЕТУ. Я расскажу о своём опыте. Сразу хочу заметить, что мной не было обнаружено уникальных сверхъестественных способностей препарата, в связи с чем, полагаю, не видать мне приза. Тем не менее, раз уж я решил написать, то сделаю это объективно, так, как дело обстоит на самом деле. Применял РИМЕТ на двух автомобилях, сначала это была «семёрка», а теперь НИВА. Заливал только тот, который предназначен для трансмиссии автомобилей. Правда,ни один из этих авто не прошёл 300 тыс. км, но это,по существу, не важно.

Так или иначе оба авто в строю с пробегом у «семёрки» 200 тыс. км, а у НИВЫ – 65 тыс. км, и кто знает, может, когда-нибудь и 300 тыс. км им окажутся по плечу. Теперь, пожалуй, главное. Заливая препарат, я, как и все, кто пользуется подобными «приправами», надеялся на чудо, но жизнь не сказка, и чуда не произошло ни через 500 км, ни через 1000 км. Примерно к 1500 км на «семёрке» значительно снизился шум от КПП, а чёткость включения передач улучшилась уже через 200 км, конечно, я ждал большего, но за такие деньги, считаю, результат великолепным. И это всё без ремонта агрегата! Наверное, и нулевой результат мог бы стать утешительным, хуже не стало, и на том спасибо.

В общем, народная мудрость подтвердилась, из ВАЗа — Мерседес не получился, чего туда ни заливай. Я не унимался, хотелось тишины, в связи с чем решил вскрыть для ремонта КПП, т.к. был убежден, что износ КПП настолько велик, что никакой препарат не в силах его компенсировать. Вот здесь начало самого интересного. После вскрытия (пробег с препаратом 3 тыс. км) я лично убедился, что препарат работает, и довольно эффективно. Прежде всего, шестерни, вернее, их зубья, оказались в идеальном состоянии и отполированы до зеркального блеска. Подшипники на беговых дорожках имеют матовый слой, даже не слой, а налёт в цвет РИМЕТА, т.е РИМЕТ заполнил неровности, на беговых дорожках компенсировав зазор, — результат уменьшение шума.

Вы знаете, как устроена КПП? Если посмотреть на схему, то вы увидите, что шестерни на валу вращаются на втулках, которые имеют специальную насечку для подвода масла. Здесь, видимо, тоже был достаточный зазор, т.к. и здесь препарат нашел место для работы, причём дорожка, оставшаяся в месте работы препарата, имела довольно прочное соединение с основной деталью и не удалялась даже после тщательной мойки. Виновником повышенного шума оказался подшипник промежуточного вала, который просто развалился в руках.

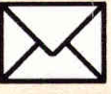
НИВА — совсем другое дело. Даже далёкие от автомобилей люди знают о фирменном вое нивовской «раздатки». Если совсем откровенно, то в душе, где-то глубоко глубоко — теплилась надежда, что шум прекратится. Ничего не изменилось даже после 7 тыс. км. На самом деле такие шумы не устранит никакая «химия», они являются причиной конструктивного просчёта. Тем не менее, как и в первом случае, я не унимался и вскоре приобрёл комплект мелкомодульных шестерён для РК НИВЫ. Препарировал агрегат и ещё раз убедился в пользе РИМЕТА.

Все вышеизложенные результаты вскрытия можно отнести и к деталям РК, за исключением подшипников, на их беговых дорожках отсутствовал налёт препарата. Единственное, чем следует поделиться, так это своими сомнениями (или размышлениями — кому как нравится). Если препарат заполняет зазоры в контакте между деталями, то наверное, возможна ситуация, когда зазор между шестернями привода карданных валов совсем исчезнет и, как результат, их заклинит. У меня такого пока не произошло, видимо, благодаря точному соблюдению дозировки препарата, тем не менее я думаю такой исход возможен.

> ***Комментарий специалиста-триболога***
>
> *РИМЕТ работает только в зоне износа,т.к. именно здесь возникает избыточная энергия,необходимая для начала восстановительной работы, а атомы металла имеют наибольшее кол-во свободных (нескомпенсированных) связей. Как только процесс востановления закончен, выделение избыточной энергии прекращается, рост поверхности останавливается.*

И ещё кое-что из наблюдений. Важно то, что РИМЕТ не выпадает в осадок и не скапливается в агрегате, т.е. работает постоянно.

Немного о себе. Зовут меня Языков Андрей Иванович, мне 32 года. Женат, имею сына 13 лет. Живу в г. Салехард. Тел.(34922) 4-80-** домашний.



Здравствуйте!

В 1997 году купили с женой ВАЗ-2108 1994 года выпуска, с пробегом 44 000 км. РИМЕТ начал применять после 60 000 км пробега, по одной упаковке при каждой смене масла. Масло заливал – обычную нашу минералку. На сегодня пробег автомобиля 201 000 км. При пробеге 140 000 км порвался ремень ГРМ, пришлось менять два клапана, заодно заменил кольца, хотя явных показаний для замены колец не было. В 2004 году сделал капремонт кузова – но не двигателя, т.к. масло практически не убывает, компрессия в цилиндрах 10,5 – 11. В 1998 году купили LANCA-PRIZMA 1989 года выпуска, пробег 170 000 км. Шумела коробка. В наше трансмиссионное масло залил РИМЕТ для трансмиссий по норме, залил в коробку – шум со временем практически исчез. В двигатель при каждой замене масла добавлял РИМЕТ по одному флакону. Через пять лет и 100 000 км пробега по России машину продали. Коробка в порядке, компрессия в цилиндрах 14 – 14,5.

Александров Валерий Николаевич, проживающий по адресу: 308511, г. Белгород, с.Стрелецкое, ул.Школьная, д.13



В ДУХЕ ПАТРИОТИЗМА

Александр Будкин. Фото автора, рисунки УАЗ

Нет нужды повторять, насколько устарели поныне выпускаемые УАЗы вагонной компоновки. Прототип нового автомобиля показали два года назад под заводским индексом УАЗ-3165М (ЗР, 2003, № 11). И вот к очередной столичной выставке завод приготовил гамму машин: пассажирскую (8–9 мест) и грузопассажирскую (5–6 мест). В перспективе – грузовик и микроавтобус. Версии разной длины, также различающиеся по высоте. Сегодня так принято.

Всем, кто работает на российских предприятиях, хорошо известно слово «аврал» – когда нужно успеть, но вряд ли возможно. А еще есть слова «бюджет» и «лимит», часто употребляемые вместе. В общем, ясно, к чему клоню – автомобиль, подготовленный к автосалону, весьма сильно отличается от того, что задумали конструкторы. Попробую все же рассказать о последнем.

Машина построена на удлиненном шасси «Патриота», но существенно отличается от него шириной и высотой. Например, ширина салона на 189 мм больше! Конструкторы отказались от рычага раздаточной коробки – этим агрегатом будет управлять электропривод, а у водителя появится «крутилка» на передней панели. Это решение позволяет посадить спереди троих, получив девять мест в мини-вэне и шесть в модификации «комби» (грузопассажирской).

Разумеется, УАЗ будет полноприводным. Но другие



Грузопассажирский вариант на 200 мм длиннее за счет заднего свеса и на 250 мм выше благодаря другой крыше.



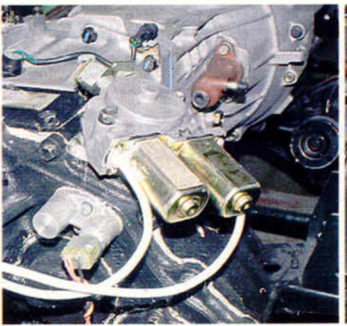
В экспериментальный цех приехал первый окрашенный кузов. Событие!

стереотипы нарушены. Проработаны варианты с независимой подвеской спереди (она позволит сместить силовой агрегат на 100–150 мм вниз и на 50 мм вперед) и... сзади (!). А пока на машинах стоят привычные мосты типа «Спайсер».

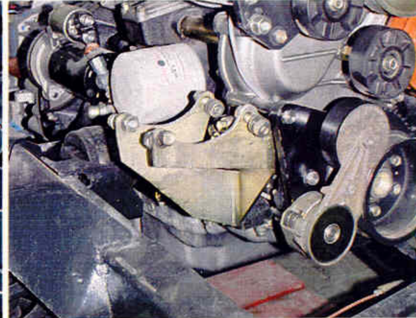
Для нового семейства разработали иную переднюю панель (поскольку ширина салона больше, от «Патриота» не подходит) и импорт-



Конструкция проема позволяет установить в него как сдвижную дверь, так и распашную. Люк в крыше обязателен для пассажирской модификации. Заднее боковое стекло сможет открываться вбок, причем электроприводом! Лючок бензобака переместился в заднюю часть салона – на прототипах двухлетней давности он располагался между дверями правого борта.

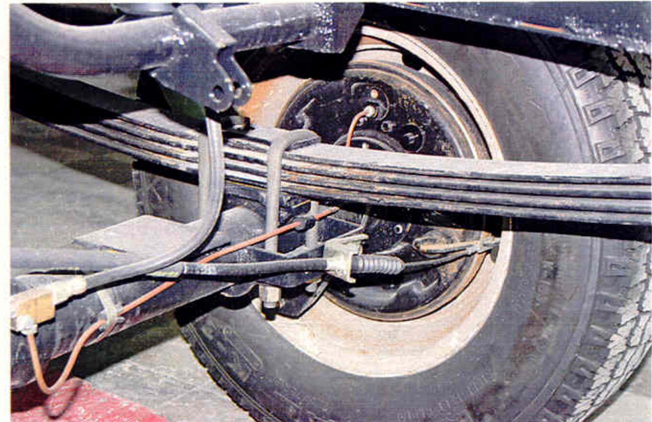


На раздаточной коробке появился исполнительный механизм управления агрегатом.



Ниже генератора на двигателе – кронштейны для компрессора кондиционера.

Рессоры отличаются от «патриотовских», к тому же здесь не три, а четыре листа. Но главное – стояночный тормоз теперь действует на задние колеса.





ные кресла. Как и на «Патриот», сюда планируют устанавливать корейскую коробку передач «Даймос» (Dymos) и импортный гидроусилитель.

По сравнению с мини-вэном, показанным два года назад, радикально изменился кузов: передние стойки сильнее наклонены и иначе развернуты – увеличились проемы передних дверей, улучшилась обзорность. Посадка более вертикальная, чем в «Патриоте». Это дает выигрыш по вместимости в длину, а также позволяет удобнее устраиваться за рулем людям небольшого роста.


Справа от руля – там, где сейчас красная кнопка «аварийки», будет селектор раздаточной коробки – «крутилка», как на многих современных автомобилях.


С первыми машинами у кузовщиков очень много работы, в том числе ручной.

Вместо двух топливных баков – один, на 75 литров. Заметно ниже, чем у вседорожника, пол в задней части – для коммерческих машин это важно. Грузоподъемность, в зависимости от модификации – до 850 кг.

Внушительная база и почти идеальная развесовка повысили устойчивость автомобиля при езде по шоссе, а большие колесные арки рассчитаны на установку шин, подходящих для серьезного бездорожья.

Анализ некоторых конструктивных особенностей навел на весьма интересные мысли. Взгляните на форму переднего бампера – вам не кажется, что она подразумевает возможность установки лебедки? А моторный отсек стал свободнее, чем необходимо для двигателя ЗМЗ-409. Один из конструкторов обозначил потенциал увеличения грузоподъемности – до одной тонны. А еще инженеры, как оказалось, работают над жесткой блокировкой заднего межколесного дифференциала. Наконец, на вопрос: «Будет ли вариант с военными мостами?» я получил уклончивый ответ: «Есть резервы для существенного улучшения геометрической проходимости». Так-то…

Пока не ясно, какой курс в развитии проекта выберет «СеверСталь-Авто» – владелец завода, но потенциал у машины немалый. Главное – не забывать, что асфальтовые дороги еще нескоро дотянутся до каждого уголка России. □

КАНАДСКАЯ БОРЗАЯ

Вячеслав Субботин. Фото автора и BRP

Есть такая закономерность – там, где рыба клюет на пустой крючок и одним выстрелом можно добыть трех уток, дорог нет. Как же туда добраться – тащить на себе ружья, палатки, удочки и прочую снасть, а назад еще и трофеи? Не у всякого хватит сил и решимости. Так что же, бросить утиную охоту и гонять по полям зайцев?

Нет, конечно! Если жизнь удалась и в тумбочке томятся «лишние» 16 тысяч долларов, самое время прицениться к квадроциклу. Квадрик (в автомобильной классификации ATV – All Terain Vehicle – повозка для любой местности) создан как раз для любителей экстремальных поездок. Не мотоцикл и не автомобиль, но с повадка-


Органы управления квадроциклом просты, их расположение продумано. Буквально за секунду можно приноровить ATV к разным режимам движения.


Эта модель – новый шаг в конструкции ATV. Двухцилиндровый 800-кубовый впрысковый мотор, двухрычажная подвеска с огромными ходами, адаптивная трансмиссия для любых условий.

Хребтовая рама – удачное решение для вездехода: компактное расположение агрегатов, удобное обслуживание, великолепная проходимость – за корягу даже нечем зацепиться.

СПРАВКА ЗР

Движение квадроциклов по дорогам общего пользования запрещено. ATV подлежат регистрации в районных отделениях Гостехнадзора, там же обязаны проходить ежегодный техосмотр. Для управления необходимы права тракториста-машиниста категории «А». ОСАГО – обязательно. Выпившим за руль, разумеется, нельзя.

«Аутлендер-800» способен с ходу взять любой брод – мощности с избытком.

ми лучших представителей этих классов. Судите сами: два ведущих моста, карданная передача, автоматическая трансмиссия, задний ход, лебедка! Чем не джип? С другой стороны: дождь за шиворот, мотоциклетная посадка, «рогатый» руль, одноцилиндровый мотор, карбюратор… Только отныне можно забыть об этих капризных устройствах и трескучем двигателе в один «котелок». BRP-«Бомбардье» представляет новый квадроцикл «Аутлендер-800» (Outlander 800 H.O. EFI 4x4), сильно разнящийся с прежними, и его удлиненную на 200 мм версию «Аутлендер-800 Max» для двух наездников.

чит из-под водителя. Короткий ход поршня, четыре клапана на цилиндр, удачно настроенный впрыск не только обеспечивают мотору высокие показатели, но экономят немало бензина – чуть ли не в полтора раза против карбюраторного варианта (бак на 20 л). Большой плюс – в лесах АЗС не найти…

Еще одна гордость «Аутлендера-800» – передняя двухрычажная параллелограммная подвеска. Благодаря ей квадрик может более уверенно нестись по гравийке, подпрыгивать и при этом не рыскать.

Хребтовая рама «Аутлендера-800» почти не изменилась – прочная, удобная для компакт-



Падения не будет – машина управляется рулем и газом поразительно легко.

ПО СУЩЕСТВУ

Чем же хорош этот вездеход? Прежде всего мощным двухцилиндровым четырехтактным впрысковым (!) мотором «Ротакс». 62 л. с., более 7 кгс·м момента – достойные характеристики. С таким следует обращаться осторожно: перебрал с газом – сядешь в лужу! Или, что еще больнее, на асфальт – квадрик, вскинув передние колеса, просто выско-

ного размещения агрегатов. Что очень важно для вездехода, «Аутлендер» может ползти на ней по грязи, как на лыже. Даже теперь, когда дорожный просвет у новой модели существенно вырос, до 305 мм – она не помешает. Если все же застрял – есть шанс выбраться своим ходом: включай пониженную передачу и передний самоблокирующийся мост. Кстати, благодаря отличной


Вездеход с индексом «Max» – удлиненная версия для двух наездников.

проходимости и энерговооруженности бешеной машине по силам таскать прицеп, да и на борт может взять немало. Впереди и сзади – металлические решетки-багажники на 45 и 90 кг поклажи. «Аутлендер-800 Max» с удлиненной на 100 мм рамой и съемным сиденьем захватит еще и пассажира.

За тормозные шланги и механизмы опасаться не стоит. Они стоят на валах, выходящих из коробки передач, и лишь потом шарниры и провода. Так и тормоза защищены рамой, и неподрессоренная масса меньше. Для этого и диски колес легкосплавные.

Изменился облик «Аутлендера». Наклоненные капот и решетка отбойника, узкие фары – все подчеркивает силу, прочность и презрение к любому бездорожью. «Художникам» удалось создать ощущение динамики даже от замершего квадроцикла.

На приборной панели жидкокристаллический дисплей, тахометр, спидометр, одометр, указатели температуры жидкости и уровня топлива, контрольная лампа системы управления двигателем. Стережет это добро электронный ключ зажигания – отмычку подобрать непросто.

ТЕСТ НА ПРИГОДНОСТЬ

Первый тест – гравийка. Квадрик, постреливая камнями, идет уверенно, не рыскает. Теперь можно подкинуть «дровишек». Скорость уже под 130, а резерв не исчерпан. Жутковато, но приятно. На буграх машинка легко отрывается от земли, летит ровно (хорошая развесовка) и мягко, без скачков приземляется. В повороте уверенно держится даже с глубоким заносом.

Пусть плохая, но это дорога. А как в болоте? Грязи по седло, рычит, но ползет! Теперь в гору по камням и песочку. «Аутлендер» пасует только перед почти вертикальной стенкой. Цепляем трос лебедки за дерево на вершине – и довольно быстро выбираемся из мрачного оврага.

Что ж, тест сдан на отлично, этот вездеход – настоящий загонщик! □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	OUTLANDER 800 H.O. EFI
Общие данные	
Размеры, мм: длина x ширина x высота	2184x1168x1143
база	1295
Сухая масса, кг	290
Двигатель	
Расположение	в базе продольно
Тип	4-тактный, V2
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Диаметр x ход поршня, мм	91x62
Мощность, кВт/л. с.	46/62
Крутящий момент Н·м	73
при об/мин	5500

«СТС-ЕВРО» – ЭТО РЕСУРС И ЭКОНОМИЯ. ДОКАЗАНО НА ТРАССЕ

ГЕОРГИЙ БОБРОВ, инженер-механик

Покупая новую иномарку, ее владелец проезжает 40 тыс. км, меняет тормозные колодки, приобретая оригинальные (весьма недешевые!) и накатывает столько же. А чем хуже водители «жигулей-классики» и «самар»? Пусть тоже достигают 40-тысячного барьера! Так рассуждали в компании «СТС», берясь за разработку «долгоиграющих» колодок для российских автомобилей.

Название свое, означающее «Современные Тормозные Системы», фирма подтверждала много раз. Ее изделия высоко ценят и на автозаводах, и на вторичном рынке. Например, АвтоВАЗ делит поставщиков своего конвейера на четыре категории. Так вот, компании «СТС» в 2004 году присвоена первая, наивысшая категория.

Весной этого года фирма вновь оправдала свое название. Закупив в Европе ингредиенты фрикционной смеси, специалисты СТС создали безасбестовую композицию, идентичную «иномарочной». Так родились российские колодки с европейским ресурсом. Их назвали «СТС-Евро». Они с успехом прошли испытания на стендах в НАМИ, на автополигоне и получили сертификат.

Рынок с интересом встретил известия о новинке. Еще бы: 40 тысяч километров... Если принять годовой пробег за 20 тысяч, на «СТС-Евро» можно отъездить два лета и две зимы. Сэкономить на трех-четырех сервисных операциях по замене. Проехать через всю страну до Владивостока - два раза туда и обратно.

Нам довелось участвовать в интересном и длительном эксперименте. ВАЗ-2110 с колодками «СТС-евро» откатал 45 тыс. км по трассе полигона, шоссе и городским улицам. Машиной управлял профессиональный водитель-испытатель, прекрасно знающий все требования АвтоВАЗа к дорожным испытаниям тормозных изделий. Он опробовал все режимы торможения: с заданной скорости, при заданном усилии на педали, с «холодными» тормозами, имитацию спуска по горному серпантину и многое другое.

Диски на машине были оригинальные, вазовские. Через каждые 15 тыс. км пробега колодки снимали, замеряли износы фрикционных накладок и дисков, ставили колодки на место и продолжали испытания.

Начнем с отметки «0 км». Здесь полезно вспомнить: что мы, собственно, ждем от современной колодки? Почему столь привлекательны свойства оригинальных зарубежных изделий?

К тормозным колодкам предъявляется несколько ключевых требований. Прежде всего, это эффективность торможения, то есть замедление автомобиля. Вне зависимости от режима эксплуатации оно должно быть стабильным.

Весьма важный показатель – длительность срока эксплуатации. Слишком частая смена колодок, как правило, говорит не о спортивном стиле вождения, а о плохом качестве «расходников». А еще фрикционные накладки не должны быстрее положенного «съедать» тормозные диски – ведь их замена гораздо дороже замены колодок.

Сказанное тесно связано с важнейшей характеристикой фрикционной накладки – коэффициентом трения. Зависит он от доли специальных наполнителей-абразивов во фрикционной композиции. Некоторые считают, что чем коэффициент трения больше, тем лучше. Это не так. Завышенный коэффициент приведет к опасному юзу, заниженный – к проскальзыванию тормозного диска. Поэтому границы значений коэффициента трения строго очерчиваются заводом-производителем данного автомобиля – «от» и «до», и никак иначе.

Рецептур фрикционных смесей сегодня великое множество. Современные безасбестовые технологии позволяют с высокой точностью манипулировать с ингредиентами, в буквальном смысле программируя свойства будущей колодки. Этим искусством в совершенстве владеют мировые «тормозные гранды». Сможет ли состязаться с ними фирма «СТС»? Скоро узнаем.

Замеряем толщину фрикционных накладок – 12,5 мм; диска – 20 мм. Все в норме, как и положено качественным новым деталям. Минимально допустимая толщина накладки 1,5 мм, диска – 17,8 мм. На эти цифры и будем ориентироваться.

Испытатель запускает двигатель. Поехали!



Пробег, км	Толщина накладки, мм	Толщина диска, мм
0	12,5	20,00
15 000	9,7	19,73
30 000	6,5	19,51
45 000	3,0	19,22

Отметка «15 тыс. км». Снимаем колодки, помечаем, чтобы не перепутать, замеряем толщину четырех накладок, вычисляем среднее значение. Оно равно 9,7 мм. До пороговой, критической толщины 1,5 мм нашей накладке еще работать и работать. А «ширпотребовская» колодка к рубежу 15 тыс. км израсходовала бы свой ресурс полностью.

Замеряем толщину двух дисков и также подсчитываем среднее. Получаем 19,73 мм. Все в норме – как после пробега с обычными высококачественными колодками. То есть «агрессивность» к дискам у «СТС-евро» не возросла.

Усредненный износ накладки составил 2,8 мм. Усредненный износ диска – 0,27 мм.

Отметка «30 тыс. км». Все, как в прошлый раз: снимаем, помечаем, замеряем, вычисляем. Накладки имеют среднюю толщину 6,5 мм, диски - 19,51 мм. Усредненный износ составил 3,2 мм по накладкам и 0,22 мм по дискам.

Показатель 6,5 мм до пороговой величины 1,5 мм еще очень далеко. Диск тоже демонстрирует малый износ: толщина накладки пока достаточно велика, чтобы обеспечивать хорошую теплоотдачу, напрямую влияющую на его «стачивание».

Отметка «45 тыс. км». Окончание испытаний, последний замер. Результаты таковы: средняя толщина накладок 3,0; дисков – 19,22. Средний износ на последнем этапе – 3,5 мм по накладкам и 0,29 по дискам.

В принципе, на этих колодках можно поездить еще немного: толщина 3,0 мм – это не 1,5. Напомним: наш водитель практиковал агрессивные режимы разгона и торможения. Не будь их, износ накладок был бы меньше. Значит, при спокойной манере езды можно легко взять 50-тысячный рубеж.

Что касается дисков, их износ на последнем этапе вырос. Это закономерно: толщина накладок уменьшилась, теплоотдача ухудшилась. Но что характерно: допустимая остаточная толщина диска 17,8 мм, а у нас – 19,22 мм. Запас толщины – 1,42 мм. А «отдал» диск за 45 тыс. км всего 0,78 мм.

Если поставить на машину новые колодки «СТС-евро» с накладками нормальной толщины, теплоотдача улучшится, а износ диска снова уменьшится. Через 40-45 тыс. история повторится – и лишь тогда запас толщины диска выработается полностью.

Таким образом, оригинальный вазовский диск с колодками «СТС-евро» способен пройти порядка 120 тыс. км. А с обычными колодками? Практика показывает, что тысяч 80, не больше.

Получается, что на 120 тыс. км нам понадобится:

– от 8 до 12 комплектов обычных колодок или всего 3 комплекта колодок «СТС-евро»;

– «полтора» (а фактически – два, если считать по цене) комплекта оригинальных тормозных дисков при работе с обычными колодками или один комплект дисков с колодками «СТС-евро».

Итак, проведенные дорожные испытания показали:

– ресурс колодок «СТС-евро» действительно составляет от 40 до 50 тыс. км в зависимости от манеры езды;

– использование «СТС-евро» позволяет существенно сэкономить не только на колодках, но и на тормозных дисках.

И в заключение – об ассортименте российских колодок с европейским ресурсом. Компания «СТС» выпускает их для всех моделей ВАЗ, автомобилей «Ока», «Москвич», «Волга» и «Газель». И при этом «СТС-Евро» существенно дешевле импортных аналогов.

www.stscompany.ru

РОЖКИ БЕЗ НОЖЕК

Сергей Канунников. Фото автора и «Ситроен»

Управлять акселератором и тормозами удается любой рукой. Газ – под большими пальцами, на тормоз легко попасть указательным, средним, безымянным или всеми сразу.

Ну вот, опять мигалку забыл! Правда, мы все-таки не на обычных дорогах, а на полигоне, но перед хозяевами как-то неудобно. Да что там мигалка, какую-то зелено-желтую птичку чуть не задавил! Все пытался понять рулевое управление и не успел перенести пальцы руки на кнопки тормоза. Да, именно руки…

НА ПРОВОДЕ!

С виду – обыкновенный «Ситроен-С5», разве что на борту крупно: «By wire» (по проводам). Но открыв дверь, сразу видишь нечто: вместо баранки – штурвал, похожий на самолетный, педалей – нет!

Будем разбираться. Акселератором управляют рычаги в середине штурвала, тормозами – кнопки на его тыльной стороне. На концах «рогов» – рычажки стеклоочистителей, света и тех самых указателей поворота.

Помимо бросающихся в глаза отличий под серийным кузовом «Ситроена-С5» скрыты не менее интересные детали. Здесь нет рулевой колонки. Вместо нее – датчики, электромоторы, дополнительные аккумуляторы. Та-



Все управление – на штурвале, ноги можно вытянуть и расслабить.



ких двигателей и источников питания – по паре: принцип дублирования заимствовали из самолетостроения. Между штурвалом и рулевой рейкой нет механической связи, как нет ни тяг, ни тросиков от педалей газа и тормоза. Это и называют – «управление по проводам».

Зачем? В первую очередь, ради пассивной безопасности. И колонка, и педальный узел опасны при аварии. Не случайно конструкторы тратят немало сил и средств, чтобы сделать их «ломкими». Без жестких связей руль вместе с панелью приборов (в тестовом «Ситроене» она пока стандартная) легко установить слева или справа, да хоть посредине. И наконец, современная электроника долговечней и надежней механики.

Надежней-то надежней, но за более чем вековую историю автомобиля конструкторы научили их неплохо слушаться водителя. А как по проводам?

Несколько компаний экспериментирует с подобными машинами не первый год. «Ситроен» – с 2001-го. Первым был концепт «С-Кроссер» (ЗР, 2002, № 4), затем создали прототип «С-Эйрдрим» (ЗР, 2003, № 1). По утверждению французских испытателей, нынешний С5 ездит намного лучше предшественников. Но…

Привыкнуть к ручному газу и тормозу сумел быстро, хотя останавливаться без клевка удается все же с большим трудом. Гораздо сложнее с рулем, вернее, штурвалом. Если поворачивать его не торопясь, автомобиль откликается довольно четко. Но за резким движением устройство явно не поспевает. «Це-пятый» сначала задумывается, а затем, подобно машинке в компьютерной игре, буквально прыгает в сторону – особенно если угол поворота велик. Неприятное ощущение усугубляет «вскрик» шин.

В общем, случись выехать на том «Ситроене» на дорогу общего пользования, я двигался бы медленно и плавно – в троллейбусном режиме. Правда, такой задачи ни автомобилю, ни водителям пока никто не ставит. Кроме проблем доводки машины и обучения шоферов (возможно, тем, кто впервые садится за руль… извините, штурвал, привыкнуть будет вовсе не сложно), есть и производственные: управление по проводам выгодней компоновать уже на новых платформах. Разработчики признают, что устройство пойдет в серию не раньше чем через десять лет.

ТОЛЬКО БЕЗ РУК!

Второй номер программы – «Ситроен-С3 City Park», то есть с устройством, облегчающим парковку.

Еду вдоль заставленного машинами тротуара. Скорость – не более 25 км/ч, правый указатель поворота включен (обязательно!). Нажав кнопку Р на приборной панели, сообщаю машине: ищу, где бы приткнуться. Вот автомобиль обнаружил достойное его размеров место и оповестил об этом голосом «металлической барышни» и сигналом на большом дисплее в середине приборной панели. Следуя указаниям, торможу, встав параллельно ма-

Внешне этот «Ситроен-С5» с мотором V6 и автоматической коробкой передач отличают от серийных лишь надписи на бортах.



Казалось бы, места для парковки немало, но с первой попытки попадет на него не каждый. «Глаза» машины – в щелях по краям переднего и в середине заднего бамперов.

«Сити парк» помогает оставлять минимальные, но безопасные зазоры.

Устройство «сити парк» отдает команды голосом и дублирует их на дисплее.

Чтобы начать поиск свободного места, нужно нажать P, а перед парковкой «auto park».

шине, за которую надо заехать и нажимаю кнопку «auto park». Дальше – самое интересное. Убираю руки с руля и продолжаю слушать команды «железной леди» и поглядывать на дисплей. Ошалеть, баранка крутится сама собой: вправо, теперь влево! Я лишь включаю первую и заднюю передачи да работаю педалями. С «автоматом» процесс еще проще.

Выглядит это, мягко говоря, необычно! Наверное, похожие чувства испытывали современники первых автомобилей: лошади нет, а «оно» едет! Коллега с телевидения в азарте даже завязал глаза. И правда, маневрировать можно лишь по голосу. Между прочим, машина заметит и пешехода. Но вообще-то ездить с закрытыми глазами запрещено. Разработчики подчеркивают: ответственность за парковку несет водитель, а «сити парк» лишь помогает ему.

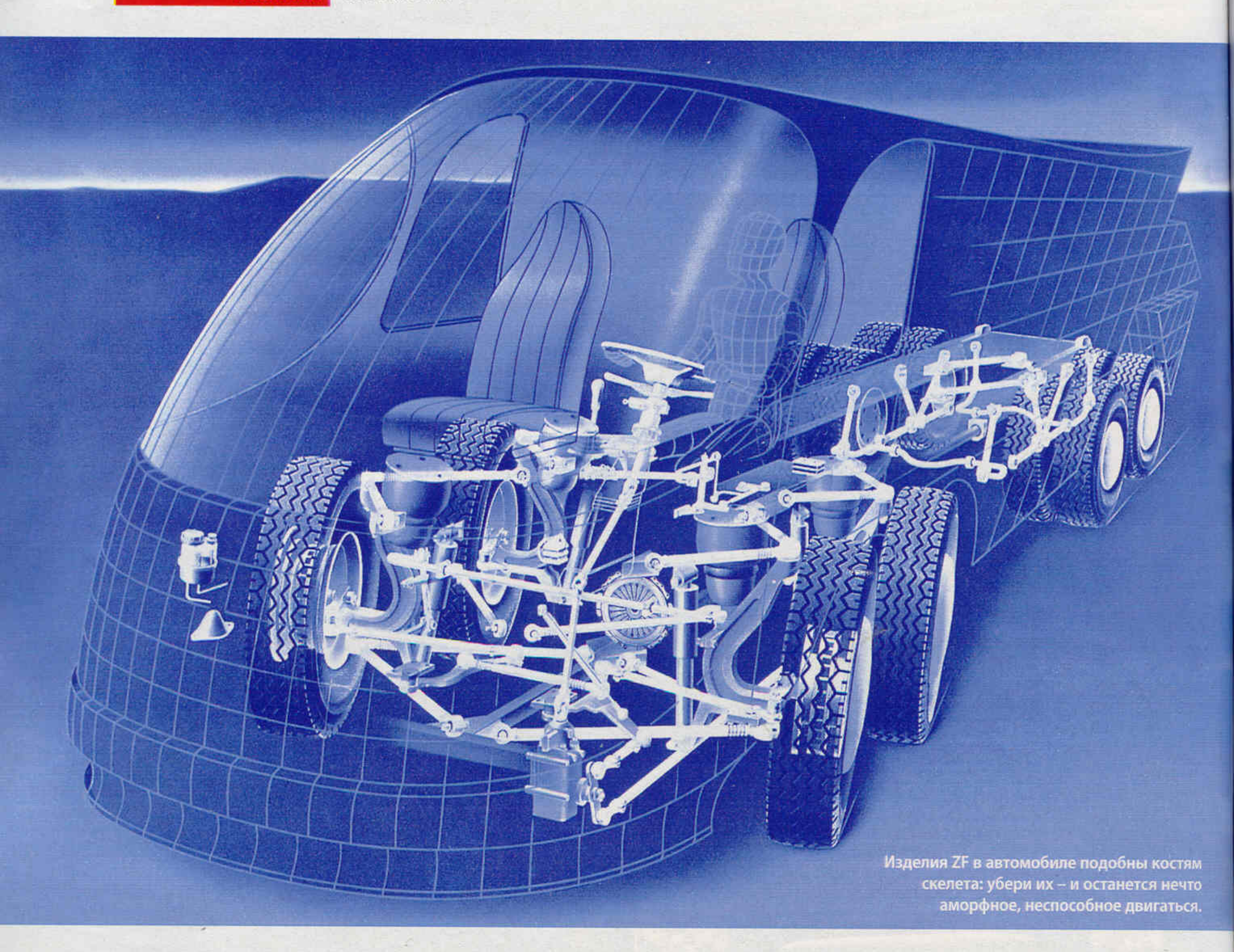
Конечно, и у этой системы пока есть «заморочки»: иной раз устройство почему-то пропускает вполне подходящее для «Ситроена-С3» место. Приходится сдавать назад и вновь проезжать вперед. Уверяю, сделать это на парижских улицах немногим проще, чем на московских. Желание остановиться слева, скажем, на односторонней улице «сити парк» тоже понимает с трудом. Но ведь этот автомобиль лишь прототип.

Хотя коллега-острослов и съязвил: «Блондинки будут в восторге!», устройство, думаю, выручит не только героинь анекдотов. Бывалые, конечно, улыбнутся. Но, согласитесь, если даже начинающий в городской тесноте и суматохе припаркует машину грамотно и быстро, польза будет всем. Вопрос в стоимости, а ее узнаем лет через пять. Столько понадобится разработчикам, чтобы довести систему до ума и разумной цены.

...ЧТОБ СКАЗКУ СДЕЛАТЬ БЫЛЬЮ

Наверняка многие, читая о концепт-карах, принимают их за игру (пусть подчас и очень увлекательную) раскованного воображения конструкторов. Всем этим «приколам» не суждено воплотиться в жизнь. Не скрою, подготовив в журнале десятки материалов рубрики «Концепт-кар», я порой рассуждал примерно так же.

Но вот фирма «Ситроен», которая, кстати, всегда умела удивлять техническими изюминками, уже предложила журналистам (а не только своим испытателям) покататься на машинах с диковинными, «фантастическими» устройствами. Да так ли они фантастичны и далеки от жизни? Вспомните мобильные телефоны размером с небольшой чемодан и ценой с автомобиль – с тех пор минуло лишь около десяти лет... □



Изделия ZF в автомобиле подобны костям скелета: убери их – и останется нечто аморфное, неспособное двигаться.

КОРОЛЯ ИГРАЕТ СВИТА

Алексей Воробьев-Обухов. Фото автора и ZF

Качество – определяющее свойство автомобиля. Но от кого оно зависит? Нынче в мире почти не осталось заводов, которые делали бы автомобиль до последнего винтика. Эти «винтики» поставляют специализированные предприятия: всю электрику, электронику, амортизаторы, шаровые опоры, сцепления и т.д., и т.п. Автозаводы, как правило, изготовляют кузов и начиняют его всем необходимым, превращая к концу конвейерной нитки в автомобиль.

Значит, во многом его содержимое – на совести многочисленных поставщиков (по-немецки – лиферантов). На предприятиях-смежниках работает больше людей, чем на самих автозаводах, причем зачастую на одном и том же конвейере делают детали для машин-конкурентов.

Новинки и изобретения тоже часто появляются именно у поставщиков, придумывающих (иногда на заказ, иногда инициативно) новейшие электронные системы, умные амортизаторы, активные рули. Им не всегда достается слава? Лиферанты не жалуются – обороты огромны, а заказы гарантированы на много лет вперед: ведь когда модель снимут с производства, комплектующие будут еще долго пользоваться спросом.

Кто же и как обеспечивает качество автомобиля? Мы побывали на предприятиях концерна ZF («Цанрад фабрик»), объединившего под своим крылом торговые марки «Закс», «Боге», «Лемфёрдер».

Мысленно снимем с машины кузов, мотор и колеса. Все, что останется, можно, пожалуй, найти на одном из конвейеров многочисленных заводов ZF, разбросанных по миру. И, честно говоря, трудно вспомнить марку автомобиля, легкового или грузового, где не использовались хотя бы несколько деталей этой фирмы. Те же сцепления «Закс» выпускали в свое время даже для «Москвича», а сегодня подписан договор о создании СП с КамАЗом.

ГОСПОДА, СПРЯЧЬТЕ ВАШИ ФОТОАППАРАТЫ!

Эта сакраментальная фраза звучала всякий раз, едва перед нами открывались двери цехов и лабораторий. Вот, например, перспективная передняя подвеска в сборе (а для какого автомобиля – большой секрет!) трясется на впечатляющих размеров агрегате. Гидроцилиндры без

устали толкают и дергают ступицы колес, при этом еще и поворачивая их вправо-влево. Но почему толчки столь беспорядочны? В компьютер стенда записаны данные с реального участка довольно ухабистой дороги.

Вот в ящике лежат новенькие рычаги для «Ауди-Пик-Пикс» и… «Фольксвагена-Пик-Пикс». Так написано на этикетках. Но разве такой «Фольксваген» существует? Ответ прост: «Ноу комментс, сорри».

Позвольте, ну хоть что-нибудь можно снять для журнала? Что ж, полюбуйтесь на стенд натурных испытаний сцеплений для грузовиков. Оказывается, помимо имитации нагрузок с помощью электромоторов, вращающих маховик, поведение сцепления изучают и в условиях, максимально приближенных к реальным. Иными словами, оно смонтировано на «родном» дизеле, но момент сопротивления создают электромоторы.

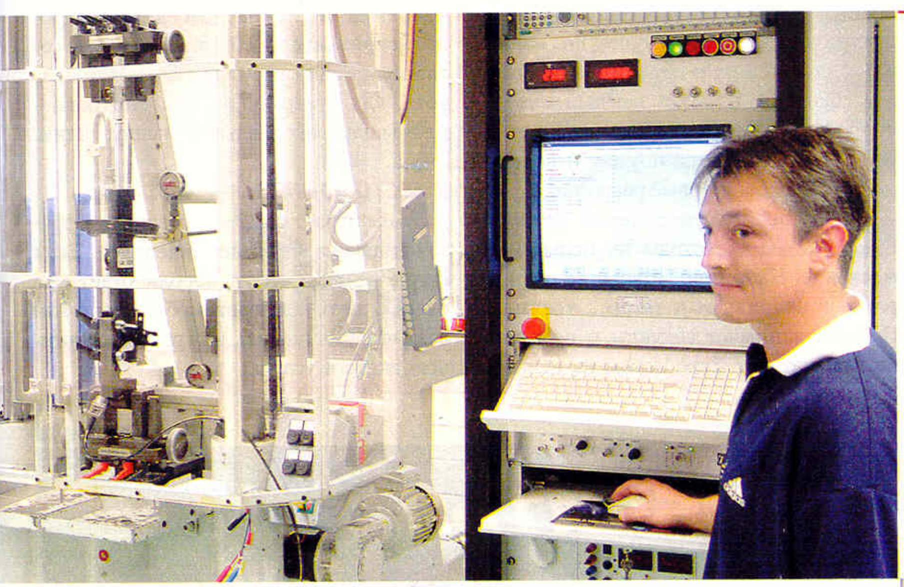
А вот на стенд аналогичного назначения для легковых авто разрешили посмотреть лишь из-за стекла – чтобы нельзя было распознать марку двигателя. Здесь пошли еще дальше: ради испытаний сцепления собрали весь силовой агрегат плюс ходовую часть – вплоть до ступиц колес. Самый натуральный рычаг коробки передергивает рука робота, а его нога жмет на педаль. Программа позволяет имитировать действия как опытного водителя, так и новичка – сцепление должно выдержать все. «А какая быстрота включения оптимальна с точки зрения ресурса узла?». Оказалось – 0,25 с, имейте в виду.

БРЕМЕНСКИЕ ЛИФЕРАНТЫ

Предприятия «Лемфёрдер» и «Боге» разместились в окрестностях Бремена. Крупный промышленный и портовый центр Германии знаменит больше своими легендарными музыкантами, и путь много-

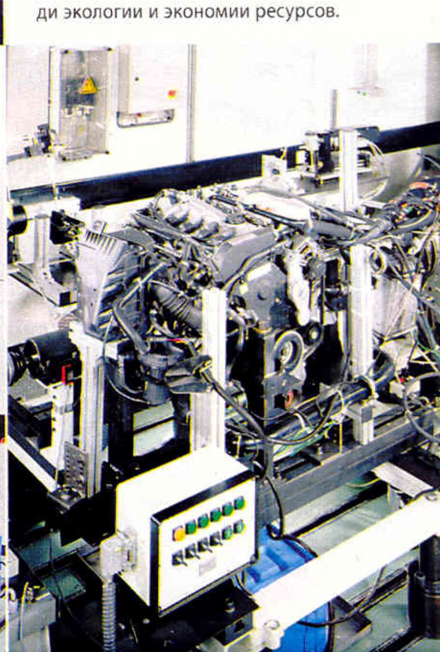
НОВОЕ – ЭТО ХОРОШО ВОССТАНОВЛЕННОЕ СТАРОЕ

Как ни надежны сцепления «Закс», но их век все же короче, чем у современного автомобиля. Рано или поздно встает вопрос об утилизации… Для сцеплений придумана уникальная технология восстановления, когда часть деталей заменяют, а часть – тщательно контролируют и используют повторно. Причем восстановленные комплекты сцеплений не отличаются от новых ни по цене, ни по гарантированному сроку службы. В Германии до 18% сцеплений служат по второму разу, а вот французы почему-то уперлись: согласны покупать лишь новые. Интересно, что восстановление сравнимо по затратам с изготовлением с нуля и затеяно ради экологии и экономии ресурсов.

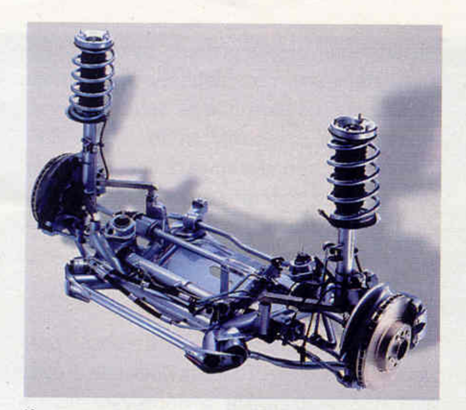


Амортизаторы сначала испытывают по индивидуальной программе и лишь затем в составе подвески.

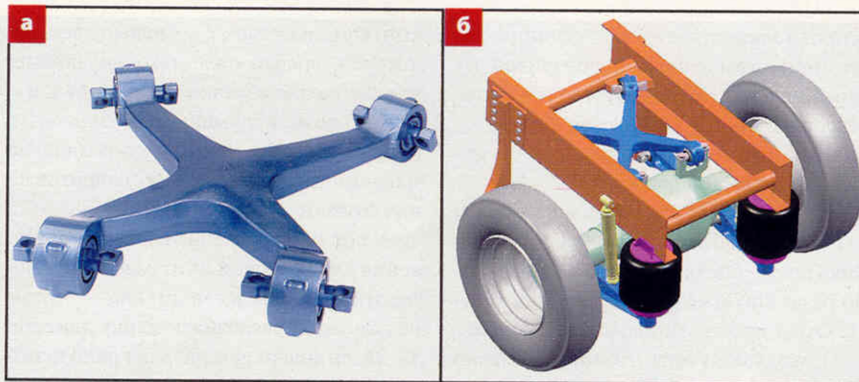
Натурный стенд для испытания сцеплений грузовиков впечатляет размерами.



В составе стенда для проверки сцеплений легковушек есть даже робот, без устали дергающий рычаг коробки передач (на заднем плане).



Комплекты – заводам-изготовителям, отдельные детали – для ремонта.



Четырехточечный рычаг, придуманный под Бременом (а), заменил в задней подвеске грузовика (б) сразу и реактивные тяги, и стабилизатор.

численных туристов лежит в старую часть города, где стоят друг на друге бронзовые осел, собака, кот и петух. А вот сова – это совсем из другой сказки, точнее, из биографии отца и сына Улдеруп, основателей предприятия «Лемфёрдер» и почитателей мудрости этой птицы.

Схемы подвесок, их рычаги и сайлентблоки, тяги и стабилизаторы рождаются здесь. Заказчик (автомобильная фирма) выдает требования к будущей подвеске, лимит ее стоимости, отведенное для монтажа место. Проектом конструкции, состоящей из массы рычагов, шарниров, пружин, амортизаторов (а в последнее время и электроники), занимаются в центре разработок, имеющем два корпуса – для легковых и грузовых автомобилей. Денег не жалеют: каждый год 6% оборота расходуют на исследования. В результате рождается ноу-хау и появляются совершенно новые решения.

Технологии изготовления деталей современные, а методы их испытаний жестокие. Например, головки с шарнирами приваривают к тягам... трением. Процесс занимает секунды и не слишком впечатляет. Зато потом на испытательном стенде готовое изделие рвется пополам... не по сварному шву! А шаровые шарниры после 17 дней в камере соляного тумана выглядят словно новые, хотя, как утверждают, эти дни равноценны паре лет реальной эксплуатации.

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

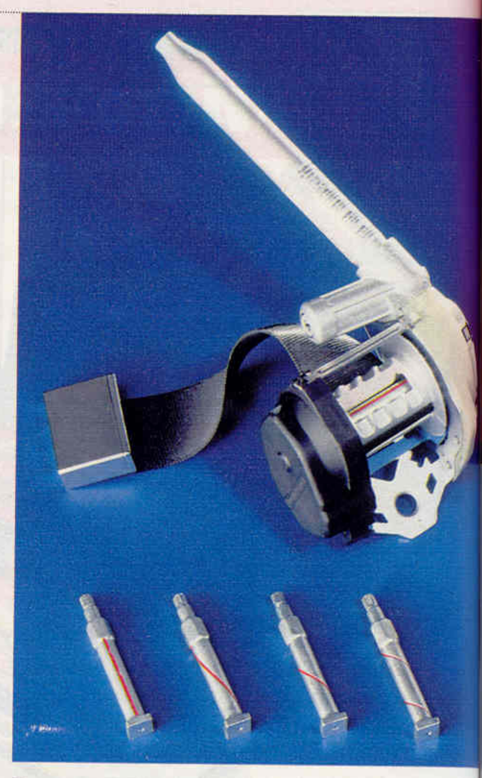
«Короля играет свита» – именно эта фраза пришла на ум после увиденного. Если свита не ахти, то и король будет «не очень». Зато, когда автомобиль заслуживает высших оценок, не грех вспомнить всех авторов успеха! □

ЧТО НАТЯГИВАЕТ ПРЕДНАТЯЖИТЕЛЬ?

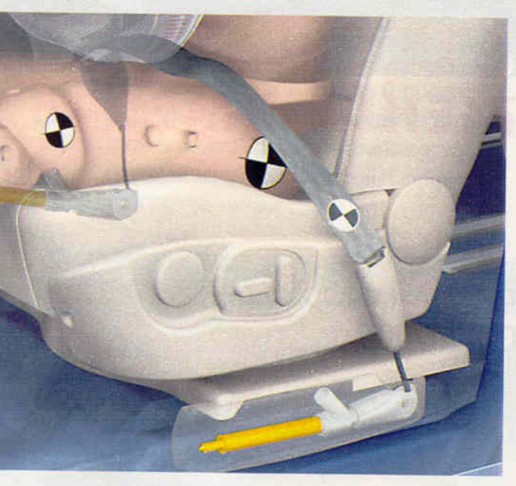
Алексей Воробьев-Обухов

В пользе подушек безопасности сомневаться не приходится. Однако при неграмотном использовании (без ремней) они могут быть опасны. Фронтальная подушка выстреливает прямо в лицо седоку и может нанести серьезные травмы, если ударит, допустим, по носу раньше, чем подушка полностью раскроется и начнет стравливать газ через специальное отверстие. «Притормозить» человека в случае столкновения и срабатывания подушки может только ремень безопасности и то при условии, что он крепко натянут – гораздо сильнее, чем при спокойной езде. Поэтому в конце 80-х появились так называемые преднатяжители.

Суть идеи в том, что на ось подпружиненной катушки, наматывающей ремень, надели звездочку, которая вращается набором шариков. Их толкают по трубке пороховые газы из специального пиропатрона. Последний срабатывает параллельно с патроном подушки, моментально выбирая слабину ремня. А чтобы у седока не перехватило дыхание, ось при определенном усилии на ленте (около 400 кгс) закручивается как торсион, ограничивая величину натяжения.



Преднатяжитель автомобилей «Мерседес-Бенц» 1994–1997 гг. Длинный «карандаш» – пиропатрон, внизу показан торсионный ограничитель натяжения в разных стадиях работы внутри катушки.



На французском «Рено-Меган» линейные преднатяжители расположили по обе стороны сиденья, чтобы равномернее натянуть обе ветви ремня.

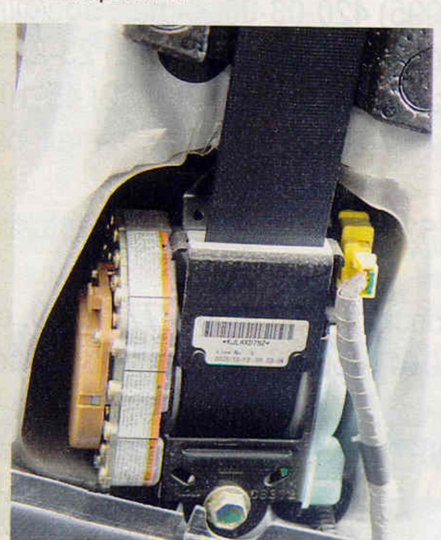


В современном «Мерседесе» М-класса преднатяжители линейные. Срабатывая, они отодвигают тягу с замком ремня безопасности сантиметров на 15.

Подобные схемы преднатяжителей применялись довольно долго (да и теперь еще не ушли в прошлое), но конструкторы нашли недостатки и в них. Трехточечный ремень безопасности, как известно, состоит из двух ветвей – поясной и диагональной. Причем лента дважды проходит через петли (на стойке и в пряжке), огибая их под углом около 180° и к тому же плотно прилегает к одежде. Поэтому единственный преднатяжитель не обеспечивает равномерного натяжения обеих ветвей. Так появились схемы (в частности, на автомобилях «Рено») с двумя линейными преднатяжителями. Здесь патроны выстреливают в поршни, с которыми соединены замок ремня и специальный узел с нижней точкой крепления.

В самое последнее время ряд фирм внедряет системы, предвидящие опасность (Pre Safe). Если датчики обнаружат угрозу столкновения, они заранее притянут седоков к креслам. Но не одноразовым пиропатроном, а электромотором в механизме инерционной катушки. Потом ремни расслабятся до первоначального состояния, не стесняя ваших движений. □

Цепи, управляющие пиропатронами, всегда проложены независимо от остальной электропроводки. Разъемы подушек и преднатяжителей, как правило, кричаще-желтого цвета (на снимке – преднатяжитель, установленный в «Хонде-Сивик») и как бы говорят: «Не тронь меня!». Будьте крайне осторожны при работах с электрикой на машинах с подушками безопасности – кроме них, «заминированы» инерционные катушки или тяги, идущие к ремням безопасности и их пряжкам. «Холостой выстрел» в этих устройствах, конечно, не так опасен, как в подушках, но последующая замена преднатяжителей выльется в копеечку!



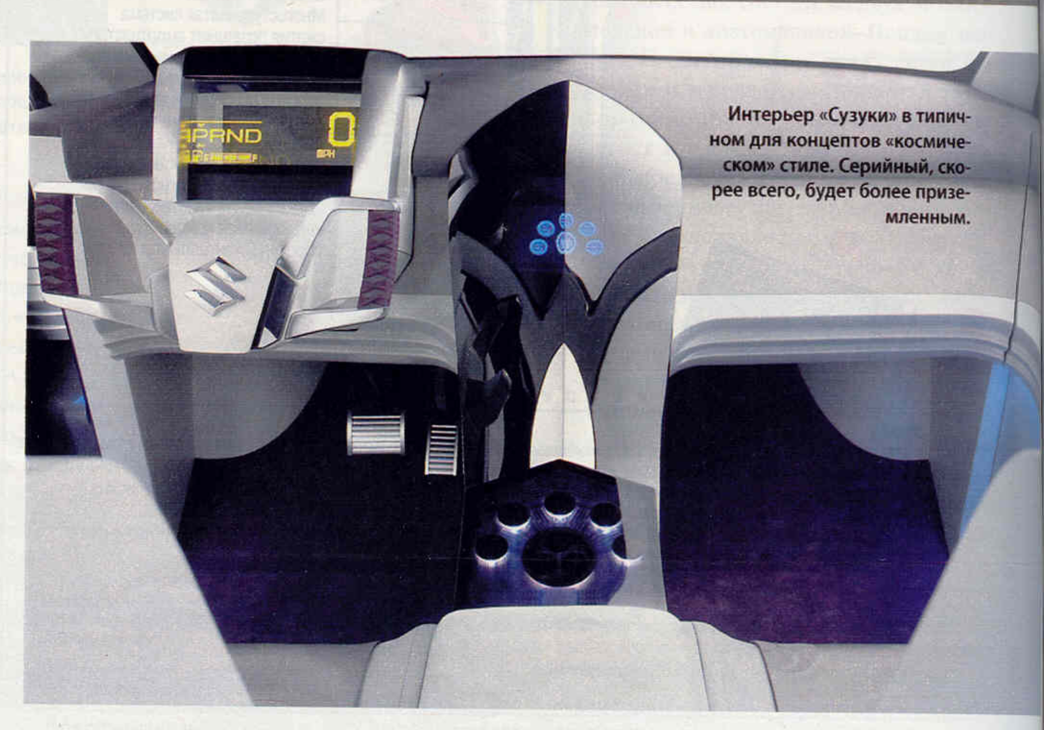
Концепт-кар Suzuki Concept X представлен на автосалоне NAIAS в Детройте в 2005 году.

ПЯТЫЙ ЭЛЕМЕНТ

Сергей Канунников.
Рисунок: Константин Гарматюк

Всего за два года на рынке США появились четыре заметно обновленные модели, с гордостью сообщила фирма «Сузуки». И показала, какой примерно будет пятая новинка. Правда, образец с незамысловатым именем «Концепт Х» на пути к конвейеру, конечно, изменится. Зато обещают, что появится в продаже уже в 2006 году.

Пятый из новых «Сузуки», утверждают его создатели, строили по пяти принципам: универсальность, функциональность, безопасность, «бесшовное соединение» навигации, аудио- и видеооборудования и возможности получения информации (компания называет такое



Интерьер «Сузуки» в типичном для концептов «космическом» стиле. Серийный, скорее всего, будет более приземленным.

сочетание infotaiment) и высокие рабочие характеристики. Последуем за логикой конструкторов и дизайнеров.

Большой, почти на 300 мм длиннее модели XL 7, «Сузуки» действительно универсален. В нем с комфортом разместятся шестеро. Часть просторного салона, конечно, можно использовать для поклажи, грузить которую не составит большого труда – у прототипа нет средней стойки. Полноприводная трансмиссия – с понижающей передачей, так что «Концепт Х» не спасует и на бездорожье, по крайней мере, нетяжелом.

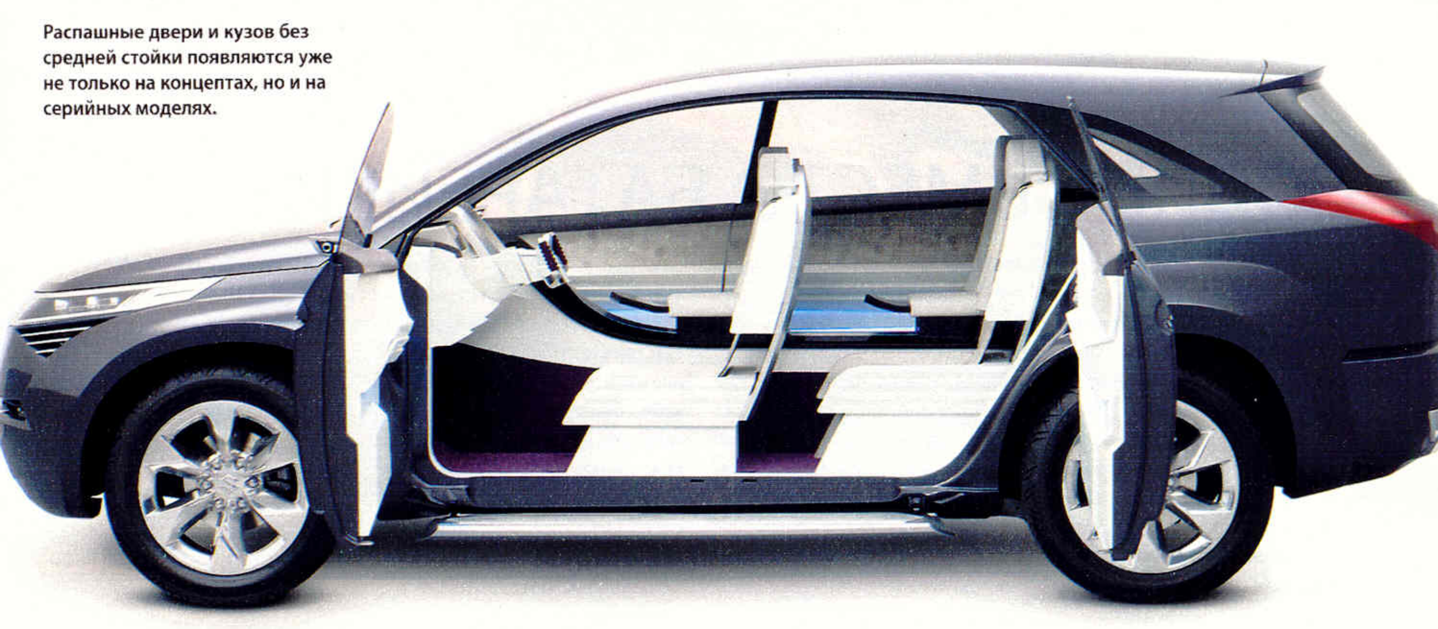
С точки зрения безопасности концепт вооружен очень серьезно. Помимо привычных уже ABS и ESP, автомобиль оснащен нечастой пока на серийных моделях опцией: сигнализатором схода с полосы. Датчики заметят, что водитель пересекает разметку, не включив сигнала поворота, и напомнят ему об ошибке звуковым сигналом. В «Сузуки» – шесть подушек безопасности. «Круговой обороне» помогают две видеокамеры, которые фактически не оставят мертвых зон для водителя. В случае аварии, срабатывания хотя бы одной подушки безопасности или при попытке угона машина самостоятельно наберет телефон 911. Кстати, обещают, что такое оборудование вскоре появится и на других «сузуки».

Помимо навигации и высококлассной аудиоаппаратуры, «Концепт Х» оборудован спутниковым телевидением. Для просмотра фильмов, «прогулок» по всемирной паутине или электронной переписки перед вторым и третьим рядом сидений смонтированы два 12-дюймовых дисплея.

Полных характеристик автомобиля пока нет. Однако новый мотор V 6 объемом 3,6 л и пятиступенчатая коробка передач наверняка обеспечат «Сузуки» неплохую динамику и тяговые свойства.

Итак, уже в 2006-м обещано появление вместительного вседорожника, прообраз которого – «Сузуки-Концепт Х». Машина, которая, видимо, не сменит самую большую в нынешней программе фирмы модель XL 7, а расширит гамму, дебютирует на рынке США. Ее ведь и строили исходя из вкусов и образа жизни американцев. Позднее автомобиль почти наверняка появится в Европе, включая Россию. Правда, здесь, видимо, с учетом уже нашего образа жизни: без навигации и тем более автоматической связи со службой спасения. □

Вседорожник, который, вероятно, покажут на детройтской выставке NAIAS в январе 2006-го, будет выглядеть менее экстравагантно, чем «Концепт Х».

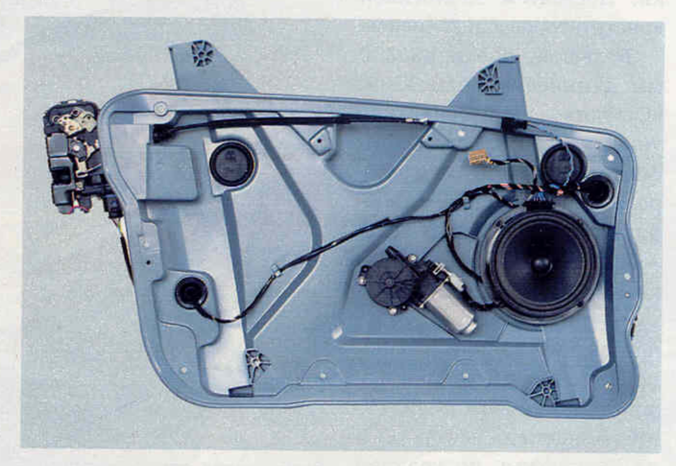


Распашные двери и кузов без средней стойки появляются уже не только на концептах, но и на серийных моделях.

ЗА ЖЕЛЕЗНОЙ ДВЕРЬЮ

Самое интересное и дорогое в двери автомобиля скрыто под внешней стальной оболочкой. Там довольно много узлов и деталей: механизм стеклоподъемника, его электропривод, динамик аудиосистемы, привод замка… В общем, дверь получается довольно тяжелой и дорогой. Сделать ее легче и дешевле удалось фирме «Арвин Меритор», специализирующейся на изготовлении так называемых дверных модулей. Дело в том, что на заводах – изготовителях автомобилей давно не горят желанием прикручивать вышеупомянутые детали и узлы, оставляя эту кропотливую работу фирмам – поставщикам модулей. На сборочном конвейере согласны лишь установить этот модуль как единое целое в будущую дверь.

Поставщик, однако, тоже стремится минимизировать себестоимость продукции. Для этого вместо стальной пластины, к которой раньше прикручивались детали, «Арвин Меритор» предложил литой пластиковый каркас с защелками. «Клик» – и динамик на месте, «щелк» – и зафиксирован стеклоподъемник… Кроме того, весь модуль получился на 25% легче стального предшественника! Есть у HIP-модуля (HIP – Highly-Integrated Plastic) и другие преимущества. Новый материал неплохо поглощает звуковые волны и потому улучшает шумоизоляцию.



В легкой и прочной пластиковой основе защелкиваются основные детали двери.

Еще одной новинкой фирмы стал электронный модуль управления для двери EDCM (Electronic Door Control Module). В нем на одной плате собраны компоненты, заведующие стеклоподъемником с функциями экспресс-подъема и опускания стекла, защиты от защемления руки, а также подсветки порогов, управления зеркалом…

И, наконец, третий модуль объединяет стекло и механизм его подъема. В итоге сборка двери превращается в детскую забаву: надо лишь собрать все три модуля вместе. В общем, сэкономить фирме удалось. Еще шаг – и на конвейер пойдет уже дверь в сборе.



Мотор стеклоподъемника в свою очередь объединен с контроллером, управляющим всей дверной начинкой.

Модуль со стеклом просто вдвигается в будущую дверь сверху.

СОЛНЦЕ ВМЕСТО БАТАРЕЙКИ

Как добыть водород из воды, знает каждый школьник: погрузить в воду два электрода и пропустить между ними ток. Гораздо менее известен другой, фотокаталитический процесс. Выглядит все эффектно: добавил в воду некий волшебный порошок, выставил на солнышко – и собирай выделяющийся водород. Нечто подобное происходит в листьях растений, где под действием света и в присутствии хлорофилла расщепляется CO_2 – без этого процесса нам давно уже стало бы нечем дышать! Просто, однако, только на бумаге. Ведь фотонам видимого света недостает энергии, чтобы разбить молекулы воды на составные части, процесс идет лишь под жестким ультрафиолетовым излучением, что сводит к нулю практическую пользу.

Ученым Токийского университета удалось найти рецепт каталитического снадобья, в присутствии которого вода расщепляется под воздействием обычного света. Это так называемый твердый раствор ряда сульфидов: цинка (ZnS), медно-индиевого ($CuInS_2$) и серебряно-индиевого ($AgInS_2$). В него добавили довольно редкий металл рутений, получив фотокатализатор с широким спектром поглощения волн света.

«Если наше открытие найдет практическое применение, – говорит руководитель группы профессор Акихико Кудо, – нам удастся получать водород с помощью нынешних вредных отходов химического производства. Ведь сероводород и сернистый газ являются основой сульфидов».

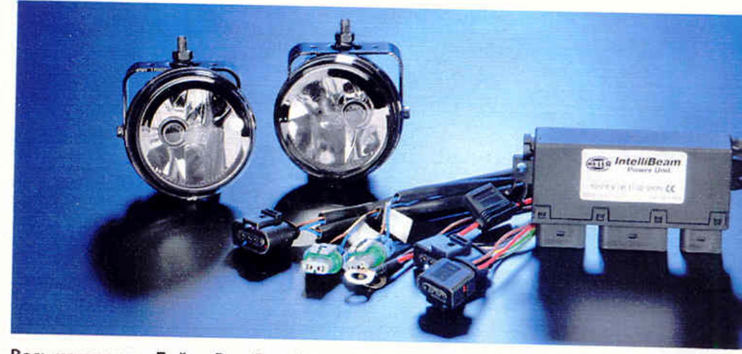
СВЕТИТЬ С УМОМ

Дополнительные фары, позволяющие водителю заглянуть за не освещенный штатными прожекторами поворот, «Хелла» уже обкатала в версии «Дайна Вью» (ЗР, 2002, № 2), в том числе на российском рынке. Надо сказать, гироскопический датчик поворота работает весьма надежно, жаль только включать дорогую игрушку приходится нечасто: фары предназначены лишь для работы вкупе с дальним светом...

И вот появился комплект «Дайна Вью Эво 2», работающий вместе с ближним светом штатных фар. Один из двух дополнительных прожекторов диаметром всего 90 мм включается либо вместе с указателем поворота, либо от гироскопического датчика (при скорости до 40 км/ч), либо… при включении заднего хода. В последнем случае активируются сразу обе фары, ярко высвечивая зоны справа и слева от передних крыльев.

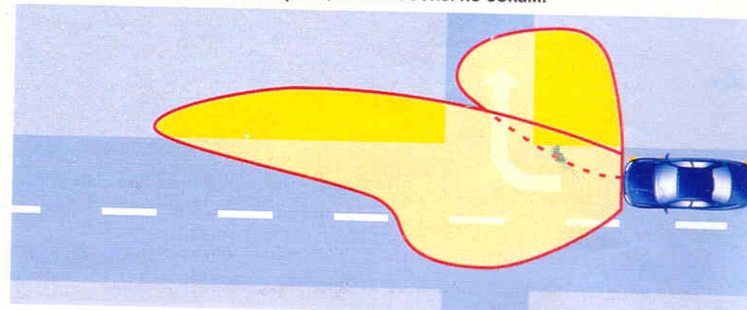
После возвращения на прямой курс «Эво 2» гаснут плавно, так что освещенные до этого участки не проваливаются неожиданно во мрак. Пригодится новинка и на прямой дороге, ее прожекторы также можно использовать в качестве противотуманных фар – на этот случай в комплекте есть тумблер принудительного включения.

Если все так хорошо и просто, то почему пришлось ждать появления «Эво 2» несколько лет? Дело в том, что европейские законодатели дали добро на добавочный боковой свет лишь в апреле этого года. Еще некоторое время ушло на сертификацию комплекта – в Германии не принято «украшать» авто никем не разрешенными подфарниками.



Весь комплект «Дайна Вью Эво 2» легко размещается в любом автомобиле: его предшественник в свое время поместился даже в «Оке», причем те фары были заметно крупнее.

На схеме отчетливо видно, как дополнительные фары высвечивают при повороте «мертвые», а вернее, темные зоны по бокам.



ПЛАКАЛИ ДЕНЕЖКИ?

Чуть более года тому назад мы рассказали о гонке автомобилей-роботов «Грэнд Челлендж» (ЗР, 2004, № 7). Тогда на кону был приз в миллион долларов, да только ни одна машина даже близко не подошла к финишу: лидер соревнований «Песчаная буря» (Sandstorm), например, смог преодолеть лишь около 12 км из 225. Видимо, решив, что и в этом году деньгам налогоплательщиков ничто не угрожает, устроитель – Агентство передовых оборонных исследовательских проектов DARPA поднял ставку вдвое.

На ошибках, однако, учатся, и во время показательного заезда на ипподроме Питтсбурга доработанный «Сэндсторм» на глазах журналистов преодолел 131 круг (а это 322 км!) за 7 часов. Напомним: чтобы «сорвать банк», достаточно проехать 225 км за 10 часов. Так разработчики сделали серьезную заявку на победу в будущей гонке.

Единственное, что может спасти двухмиллионный приз, – двухчасовой лимит времени на ввод маршрута гонки в компьютеры машин-участников. В спешке можно заслать «Робо-хаммер» куда-нибудь не туда...

Сам же робот вряд ли ошибется: его «мозги» отныне состоят из семи компьютеров «Интел Пентиум М» и 64-битного процессора «Итаниум-2». А уж видит он получше любого водителя: радар, работающий на частоте 77 ГГц, различает металлические и неметаллические предметы в самом густом тумане, ему помогают семь лазерных «глаз», буквально ощупывающих дорогу. Не забыта и навигационная система GPS, точность которой довели до нескольких сантиметров.

В «Песчаной буре» применены и другие новшества – например, активная подвеска, смягчающая толчки, способные повредить нежной электронной начинке, самая совершенная система управления по проводам «Драйв-бай-вайр». Так что студенты университета Карнеги Меллоуна и их спонсоры вполне могут рассчитывать на пару миллионов долларов, если не брать в расчет конкурентов. Ждать осталось недолго: старт финала «Грэнд Челлендж 2005» назначен на 8 октября.

Пример дорожной карты, введенной в память компьютера: отмечены точки поворотов и скорость движения.

Полю зрения водителя-робота можно только позавидовать.



МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ **АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ**

ВАС ВЫЗЫВАЕТ... БАТАРЕЯ!

Аккумуляторные батареи итальянской фирмы Midac, продающиеся в России под брендом «Моратти», предлагают настоящие сюрпризы. Например, новейшая конструкция под кодом S.S.S. (Safe Starting System), кроме свинцовых пластин и электролита, содержит электронный модуль с радиопередатчиком. Процессор постоянно контролирует состояние батареи, уровень ее заряда, напряжение и в случае неполадки посылает тревожный сигнал на брелок-приемник.



«Говорящая» батарея продается в комплекте с симпатичным брелоком: в нем – приемопередатчик (его плата на снимке слева) для связи со встроенной системой диагностики.



Батарея серии Xtra по телефону не звонит, зато не проливается даже в перевернутом состоянии.

Водитель может и сам вызвать батарею на связь, нажав кнопку на брелоке. Если в ответ загорится зеленый – все в порядке. Красный – проверьте батарею и генератор. Главное, не нужно сразу лезть под капот, подключать контрольные приборы. Такие батареи, кстати, могут появиться у нас уже в этом году, а в перспективе брелок заменит развернутое SMS-сообщение с описанием неполадки, которое аккумулятор пошлет прямо на ваш мобильник.

Если идея «переговоров» с батареей вас не воодушевляет, то вот еще одна весьма практичная новинка фирмы – батареи серии Xtra, которые не только щадят атмосферу благодаря фильтрации выделяющихся газов, но и не боятся опрокидывания. Хитрая двойная крышка, выполненная по технологии M.A.S.S. (Midac Anti Spilling System), исключает выливание электролита в любом положении.

КАПЛЯ НА КИЛОМЕТР

Анатолий Сухов

Трудно поверить, что на одном литре бензина автомобиль способен проехать многие тысячи километров. Но факт остается фактом: этим летом на этапе «Шелл Эко-марафон» был установлен новый мировой рекорд экономичности – 5385 км/л!

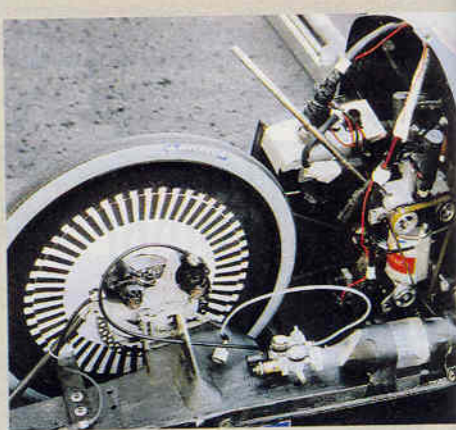
Самое удивительное, что ярко раскрашенные, сверкающие одноместные «автомобили-капли» строят не профессионалы автоиндустрии, а мальчишки и девчонки – школьники и студенты. Уже более 20 лет «Шелл» организует в Европе эти молодежные состязания, доступные широкому кругу энтузиастов. Судите сами: стартового взноса в «Эко-марафоне» нет, да и расходы на переезд к месту гонки организаторы частично берут на себя. Не стоит в стороне и «Мишлен», чьи шины используют все команды: новейшие радиальные покрышки себестоимостью около 200 евро (на которых, кстати, и был достигнут рекордно низкий расход) французские шинники предоставляют бесплатно.

В этом году «Эко-марафон» впервые проходит не в один, а в три этапа. На первом – во французском городе Ногаро – участвовали около 200 команд из 18 стран. Двадцать пять лучших отправились в Клермон-Ферран на второй этап, где и был установлен новый рекорд. Оттуда наш фоторепортаж. □



Соревнования прошли на полигоне «Мишлена» в живописной французской провинции Овернь. Это почти идеальное место для установления рекордов экономичности. Во-первых, здешняя трасса в отличие от Ногаро – ровная, без перепада высот. А во-вторых, шинники используют ее только для дождевых испытаний, поэтому здесь нет наката резины в поворотах, к которой слишком сильно липнут шины, что значительно повышает сопротивление качению.

Участники выстроились на старте. Условия гонки просты: проехать 10 кругов (чуть больше 20 км) со средней скоростью не менее 30 км/ч (после истечения расчетного времени финиш закрывается). Но побеждает не просто самый экономичный автомобиль: очки начисляются и по местам на финише, и по расходу топлива, а потом суммируются. Математикам приходится поломать голову: как найти баланс между скоростью и экономичностью?



В «бензобаке» (мерной воронке на 20 – 50 мл) создают давление около 3 бар – это необходимо для нормальной работы впрыска (карбюраторных автомобилей здесь не встретишь), да и потери на испарение меньше. Ресивером служит... пластиковая бутылка – перед гонкой ее накачивают воздухом. Многие панели сделаны из углепластика – жесткость им придает гофрированная структура листов. Из такого же материала делают и колесные диски. Первые два заезда проходили на традиционных диагональных шинах. Их сопротивление качению – 2 кг на тонну полной массы машины. Для сравнения: сопротивление легковой радиальной шины в несколько раз выше – 8–12 кг/т. Радиальные шины «Мишлен» обладают и вовсе фантастическими характеристиками: при внутреннем давлении 6 бар их сопротивление качению всего 1 кг/т – как у железнодорожного колеса, катящегося по рельсам. Это близкая к предельной величина: здесь основную роль уже играет деформация не шины, а дорожного полотна. Но рекорды – дело тонкое: в ходе тренировок изношенные покрышки порой взрывались.



Поскольку двигатель на трассе запускают лишь изредка, а подвод «посторонней энергии» по ходу заезда запрещен, его не охлаждают, как в обычных автомобилях, а, наоборот, укутывают потеплее. В этой команде с бюджетом всего около 400 евро в год используют обычное шерстяное одеяло. Несмотря на «непрестижный» интерьер болида, команда пробилась во второй этап с неплохими результатами.



Минимальный вес пилота – 45 кг, поэтому за рулем обычно невысокие хрупкие девушки. Минимальный вес самого болида не ограничен.





Победитель в общем зачете – команда № 2 из университета им. Поля Сабатье (Тулуза). Их болид работает на бензине. Для других видов топлива расход считают по удельной теплотворной способности.

Первенство в классе городских прототипов (Urban Concept) завоевала команда из Дании. Эти автомобили выше и значительно тяжелее, ведь регламент включает немало «весомых» пунктов – в частности, дисковые тормоза на всех колесах.

Абсолютный рекорд экономичности вновь, как и год назад, показала команда № 9 из Цюриха. Ее болид оснащен электродвигателем на водородных топливных элементах. Максимальная мощность – 300 Вт, но для постоянной тяги достаточно 60–80 Вт. Мощность водородных ячеек выбрали с запасом – 1000 Вт, что позволило увеличить КПД. Для уменьшения аэродинамических потерь этот автомобиль рулит как электрокар – задним колесом. А передние колеса почти без зазора спрятаны под обтекателями.



Кими Райкконен (на фото он впереди) великолепен на всех трассах, но ненадежная машина мешает ему сражаться за титул.

ЗАТИШЬЕ ПОСЛЕ БУРИ

Сергей Зиновьев

Остался позади скандальный Гран-при США, и карусель Больших призов завертелась в Европе. Почти все летние этапы шли в одном ключе: «Мак-Ларен» был объективно самой быстрой машиной, и если бы не постоянные поломки у Кими Райкконена, то лидеру чемпионата Фернандо Алонсо пришлось бы туго. Но финн спалил моторы на тренировках во Франции и Великобритании, потеряв и там, и там по десять позиций на стартовой решетке. А в немецкой гонке его подвела гидравлика – когда он комфортно лидировал. В итоге Кими недосчитался трех верных побед!

«Просто какая-то невезуха, – констатировал финн после схода в Хоккенхайме. – Наверное, это не мой сезон. Шансов на титул остается теперь совсем немного». Да и те, надо сказать, чисто арифметические. Крайне сомнительно, что Алонсо позволит себя догнать. Все отмечают, что 24-летний испанец едет не по годам зрело и расчетливо – не пытаясь навязывать борьбу тем, кто явно быстрее него. «Титул ведь не зависит от количества побед, – говорит Фернандо, – надо просто набирать очки».

Ничего, однако, не решено в Кубке конструкторов. У «Мак-Ларена» наконец-то «поехал» Хуан-Пабло Монтоя, раскачивавшийся добрых полсезона. И именно «Мак-Ларен» считают главным фаворитом в зачете команд. «Рено» возглавляет турнирную таблицу с самого старта, но перевес ее мало-помалу тает. Все остальные, прежде всего «Феррари» и «Вильямс», признали, что построили неудачные машины и к серьезному сражению не готовы.

В сентябре Всемирный совет ФИА примет окончательное решение по «шинному делу». Слишком суровое наказание вызовет новый всплеск конфронтации, а мягкое – позволит командам-бунтовщикам думать, что им и в будущем все сойдет с рук. Речи о том, что



Судьба командного титула – в руках инженеров «Мак-Ларена». К гонщикам претензий нет.

ГРАН-ПРИ ФРАНЦИИ

3 июля, Маньи-Кур, 70 кругов по 4411 м

1. **Ф. Алонсо** (Испания, «Рено») – **1:31.22,233;**
2. **К. Райкконен** (Финляндия, «Мак-Ларен-Мерседес») – **11,8;**
3. **М. Шумахер** (Германия, «Феррари») – **1.21,9;**
4. **Дж. Баттон** (Великобритания, «BAR-Хонда») – **1 круг;**
5. **Я. Трулли** (Италия, «Тойота») – **1 круг;**
6. **Дж. Физикелла** (Италия, «Рено») – **1 круг;**
7. **Р. Шумахер** (Германия, «Тойота») – **1 круг;**
8. **Ж. Вильнев** (Канада, «Заубер-Петронас») – **1 круг.**

ГРАН-ПРИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

10 июля, Сильверстоун, 60 кругов по 5141 м

1. **Х.-П. Монтоя** (Колумбия, «Мак-Ларен-Мерседес») – **1:24.29,588;**
2. **Ф. Алонсо – 2,7;**
3. **К. Райкконен – 14,4;**
4. **Дж. Физикелла – 17,9;**
5. **Дж. Баттон – 40,2;**
6. **М. Шумахер – 1.15,3;**
7. **Р. Баррикелло** (Бразилия, «Феррари») – **1.16,5;**
8. **Р. Шумахер – 1.19,2.**



Подиум Гран-при Германии: Монтоя (слева) прорвался сюда с последней позиции на старте!

«Заубер» в следующем году будет называться БМВ. Экс-чемпион мира Жак Вильнев, похоже, опять потеряет работу.

ГРАН-ПРИ ВЕНГРИИ

31 июля, Будапешт, 70 кругов по 4381 м

1. К. Райкконен – 1:37.25,552;
2. М. Шумахер – 35,5;
3. Р. Шумахер – 36,1;
4. Я. Трулли – 54,2;
5. Дж. Баттон – 58,8;
6. Н. Хайдфельд (Германия, «Вильямс-БМВ») – 1.08,3;
7. М. Уэббер (Австралия, «Вильямс-БМВ») – 1 круг;
8. Т. Сато (Япония, «BAR-Хонда») – 1 круг.

После 13 этапов

Пилоты: 1. Ф. Алонсо – 87;
2. К. Райкконен – 61;
3. М. Шумахер – 55;
4. Я. Трулли – 36;
5. Х.-П. Монтоя – 34;
6. Р. Шумахер – 32.
Команды: 1. «Рено» – 117;
2. «Мак-Ларен» – 105;
3. «Феррари» – 86;
4. «Тойота» – 68;
5. «Вильямс» – 52;
6. «Ред Булл» – 24.

ГРАН-ПРИ ГЕРМАНИИ

24 июля, Хоккенхайм, 67 кругов по 4574 м

1. Ф. Алонсо – 1:26.28,599;
2. Х.-П. Монтоя – 22,5;
3. Дж. Баттон – 24,4;
4. Дж. Физикелла – 50,5;
5. М. Шумахер – 51,6;
6. Р. Шумахер – 52,2;
7. Д. Култард (Великобритания, «Ред Булл-Косворт») – 52,7;
8. Ф. Масса (Бразилия, «Заубер-Петронас») – 56,5.

в 2008 году Союз автопроизводителей формулы 1 (GPWC) учредит альтернативный чемпионат мира, уже не идет. Испугавшись подобных экстремальных вариантов в будущем, все стороны застарелого конфликта активно потянулись к столу переговоров. Формула 1 слишком доходное дело, чтобы вот так просто ее бросать. Гораздо выгоднее собраться с мыслями и написать регламент, который устраивает всех. Тем более Берни Экклстоун пообещал, что вскоре разделит между командами часть акций холдинга SLEC, владеющего всеми коммерческими правами чемпионата мира. И по деяниям автогигантов никак не скажешь, что сейчас назревает развал формулы 1. БМВ купила «Заубер» со всеми потрохами и планирует расширение базы в Хинвилле, чтобы стартовать в 2006-м с собственной фирменной командой. («Вильямс», скорее всего, потеряет баварские моторы и проведет сезон с «Косвортом».) «Хонда» ищет пути к приобретению BAR – с той же целью. О желании прийти в чемпионат обмолвилась корейская «Хёндэ».

«Будет просто глупо, если формула 1 прекратит существование из-за каких-то несчастных покрышек, не подошедших для одной отдельной трассы», – заметил Дейвид Култард, продливший контракт с «Ред Булл». А хозяин трассы в Индианаполисе Тони Джордж заверил, что Гран-при США благополучно состоится в новом году: «За полные трибуны я, конечно, не поручусь, а гонку гарантирую. У нас договор с ФИА, и мы работаем строго по плану».

КОНКУРЕНТ ФОРМУЛЕ 1?

Вадим Крючков, Сергей Зиновьев. Фото: Вадим Крючков

Как ни популярна формула 1, но ее поклонники все громче сетуют на монотонность гонок и предсказуемость результатов. Уверяем вас, не весь автоспорт таков. В доказательство совершим небольшую экскурсию на знаменитую трассу Спа-Франкоршам в Бельгии – посмотрим, как живут гоночные «кузова», то есть легковые автомобили. Здесь все иначе: борьба от первого до последнего метра дистанции с обилием контактов, больше тридцати (!) машин на старте одного из заездов.

Гвозди программы – «туристы», точнее, этап чемпионата мира в классе «Туринг» и 24-часовая гонка чемпионата FIA GT, то есть машин «Гран Туризмо». А основную часть программы предваряет разминка: утром, пока зрители неспешно подтягиваются на трибуны, проходят две гонки поддержки. Да не какие-нибудь семейные седанчики выруливают, а острое блюдо из итальянской «кухни» – монокубки «Альфа-Ромео» и «Мазерати»!

СРАВНЕНИЕ В ПОЛЬЗУ «ТУРИНГА»

Но ни один, даже самый боевой кубок марки не сравнится по накалу страстей с двумя

К середине чемпионата «туристов» лидером команды «Альфа-Ромео» стал Фабрицио Джованарди.



Дирк Мюллер (№ 43) чуть не устроил завал на старте заезда.

заездами мирового «Туринга». Воистину, это немецко-итальянские войны, где союзником то одной, то другой стороны иногда выступает испанская марка СЕАТ.

К середине чемпионата команды БМВ и «Альфа-Ромео» подошли с равным количеством очков – во многом благодаря хитрому весовому гандикапу и прочим организационным ухищрениям (см. ЗР, 2005, № 6). Похожая ситуация и у лучших пилотов. Лидеру чемпионата Дирку Мюллеру никак не удается нарастить отрыв от ближайшего преследователя Фабрицио Джованарди. Ушел, было, но провалил этап в Мексике – и итальянец снова тут как тут.

Несколько очков преимущества не оставляют немцу права на ошибку. Да и остальные конкуренты наступают на пятки лидирующей паре. Даже лучший из гонщиков СЕАТа Рикард Райделл при благоприятном стечении обстоятельств может претендовать на место в тройке. Испанская марка в общем-то не потеряла шансы побороться за медали высшей пробы в зачете производителей. А на будущее готовит к гонкам WTCC новую модель – «Леон» взамен «Толедо».

Когда в чемпионате нет явного фаворита, ушедшего далеко вперед (снова вспомним формулу 1), каждый заезд – решающий и потому обещает бескомпромиссную борьбу. Из-за капризов погоды в Спа один из них проходил по сухой дорожке, другой – по мокрой. Вылетевшие с трассы машины, перевернутый на крышу «Форд-Фокус» Михаэля Функе, разборки на старте. Все это было! Не избежал контакта с соперниками и Дирк Мюллер. Выиграв первый заезд, на старте второго он едва не спровоцировал массовый завал. Заминкой, конечно же, воспользовался Джованарди!

На подиуме чемпионата WTCC всегда весело. Еще бы: к финишу приходится буквально продираться сквозь строй.



А что в итоге? Отменное зрелище и перспектива еще более жарких баталий. Ведь, по сути, турнирная ситуация не изменилась – и в личном, и в командном зачете разрыв между лидерами – снова всего четыре очка!

Спору нет, формула 1 – вершина автоспорта. Но если чемпионат мира по «Турингу», которому еще нет года от роду, будет и дальше таким же интересным, в рейтинге зрительских симпатий вполне возможны изменения. Публику ведь не обманешь – ей подавай многочисленные обгоны и интригу вплоть до последнего этапа! В «Туринге» все это есть.

ОСОБАЯ ПОРОДА

В «Большом туризме» тоже хватает серьезных игроков – к завсегдатаям в лице «Феррари» и «Порше» за минувший год примкнули «Мазерати» и «Астон-Мартин». Причем их новые машины, созданные заводскими специалистами, развивают просто фантастические скорости!

Стартовать в дождь выпало Алексею Васильеву – и он сразу же отыграл несколько позиций.





В экипаже этого «Астон-Мартина» известный раллист Стефан Саразен. Но на «кольце» все же лучше не срезать повороты по траве.



Мокрый финиш 24-часовых гонок FIA GT. «Астон-Мартин» (№ 29) только что обогнал «Шевроле-Корвет» (№ 6), который тем не менее впереди на два круга.

«24 часа Спа» – кульминация сезона GT. Достаточно сказать, что очки здесь начисляют трижды – по истечении 6 и 12 часов, а также на финише. Российская команда Russian Age к этой гонке обновила состав: компанию Алексею Васильеву и Николаю Фоменко составили британец Джейми Кэмпбелл-Уолтер и француз Николя Минассян – опытные бойцы гонок на выносливость. А вот машина, увы, осталась прежней. Поменять по ходу сезона «Феррари-550» на более современный «Астон-Мартин DBR9» не удается. Завод озабочен техническими проблемами («астоны» провалили июньский старт в Ле-Мане) и притормозил передачу техники в «частные руки».



Николаю Фоменко досталась четвертая смена. Увы, посидеть за рулем «Феррари» не удалось – к тому моменту автомобиль выбыл из гонки.

Старт принял Васильев и, несмотря на дождь, прочно укрепился в районе шестой позиции. Несколько часов ее удерживали партнеры Алексея – до тех пор, пока Кэмпбелл-Уолтер не столкнулся с экипажем, отстававшим на круг. Привести машину в порядок механики не смогли, и наш экипаж сложил оружие, так и не преодолев 6-часовой рубеж. Николай Фоменко был страшно расстроен.

«Астоны» вновь выступили более чем скромно – пятое и шестое места на финише, с отставанием порядка 20 кругов. А очередной триумф на счету «Мазерати-МС12»: победа очень сильного трио Эрика ван дер Поэля, Михаэля Бартельса и Тимо Шнайдера, плюс вторая ступень подиума. На третью поднялись гонщики «Феррари», уступив лидерам девять кругов – откровенно говоря, многовато.

Каковы шансы GT завоевать всенародную любовь? Заезд группы породистых спорткаров, заряженных сверх всякой нормы, – это нечто! Однако следить за борьбой даже на обычных трехчасовых этапах довольно трудно – непрерывная чехарда пит-стопов, порой вообще непонятно, кто первый, кто последний. Кроме того, в «длинных» гонках наступают моменты, когда машины берегут. Обидно сойти из-за излишней горячности, когда позади почти сутки изнуряющей борьбы. Залог победы – в грамотной тактике и слаженной работе механиков. А уж высидеть на трибунах 24 часа кряду, наверное, ни один болельщик не способен.

Возможно, поэтому ФИА не торопится присвоить серии GT статус чемпионата мира. Впрочем, «Большой туризм» пока не выполнил одно важное условие – в его календарь добавили Китай и Бахрейн, но там по-прежнему нет заокеанского этапа. □

ОТ ПЯТИ И ДАЛЬШЕ...

Вадим Крючков. Фото автора

На старт-финишной прямой трассы «Маяк» в подмосковной Икше – участники Трофея РАФ в классе «Ротакс Макс». Сейчас это самый современный и безопасный картодром России. Именно здесь прошли три этапа чемпионата страны из запланированных шести.

Чем живет российский картинг? Не тот, что стоит 400 рублей за 10 минут проката, а настоящий – профессиональный? Уверяю, непосвященному с ходу трудно разобраться во всех нюансах этой самостоятельной дисциплины автоспорта. Сегодня это целый мир со своими законами, традициями и множеством соревнований! Здесь проводят чемпионаты, розыгрыши кубков, трофеев, серии и отдельные встречи. За один день гоночного уик-энда зачастую случается около 20 заездов и таких дней несколько. А что вы



Друзья-соперники поздравляют победителя заезда в самом престижном классе «Интерконтиненталь-С». Похоже, Кирилл Ладыгин (в центре) станет чемпионом России по картингу в девятый раз!



Такую «плантацию» шлемов можно увидеть только на картинге в ходе предстартового инструктажа.



Первенство России в классе «Интерконтиненталь – А Юниор». Эти карты относятся к подвиду «бескоробочные». Лучше других с ними справляются основные претенденты на золото Илья Колодкин (№ 14) и Кирилл Овчаренко (№ 2).

хотите – классов и зачетных групп больше 15, и среди них «Интерконтиненталь-С», «Интерконтиненталь-А», «Ротакс – Макс» – весьма популярные и за рубежом. Состав участников тоже необычайно разнообразный: опытные мастера, пилоты возраста «далеко за сорок», юноши и даже дети от пяти и старше.

А техника? Давно минули времена самоделок и одного карта в секции на десяток страждущих. Нынче в России есть продукция всех именитых зарубежных производителей. Шасси Birel, CRG, MS Kart, Gillard, Swiss Hutless, Tony Kart. Двигатели TM, Parilla, Vortex, Raket, Rotax, Bridgs&Stratton. Покрышки Bridgestone и Mojo. В общем – всех марок не перечислить.



Бой за лидерство в заезде «Интерконтиненталь-С» ведут картингисты, ставшие по совместительству кольцевиками. В «большом мире» Владимир Нечаев (№ 2) неплохо управляется с БМВ класса «туринг», а Кирилл Ладыгин (№ 1) – со спортпрототипом Lada Revolution.



Детское лицо и жесткий взгляд. В гонках мальчишки взрослеют быстро. Еще бы, нагрузки такие, что не каждому молодцу по плечу!

На фоне всего этого богатства мизерным выглядит лишь число картинговых трасс. Они, конечно, есть и вокруг столицы, и в регионах, но мало и не всегда подобающего качества. Международного уровня и вовсе одна – подмосковный «Маяк». Вот и приходится проводить многоэтапный чемпионат страны всего на трех трассах. Есть и другие проблемы. Но именно здесь, в картинге, больше всего оптимистов, которые верят в будущее отечественного автоспорта. Здесь больше всего молодежи. Здесь начинают свою гоночную карьеру грядущие звезды кольцевых гонок. Я убежден: придет тот день, когда фамилию одного из русских мальчишек-картингистов начнут произносить с почтением комментаторы на трассах всего мира. □



В Санкт-Петербурге часть дистанции проложена по трассе автомобильных кольцевых гонок. Здесь широкое дорожное полотно и высокие скорости. Но мчаться на карте в окружении металлических отбойников небезопасно.

Мало-помалу Петтер Сольберг теряет шансы вернуть титул, завоеванный им в 2003-м.

КОГО ЖДЕТ ПОСОБИЕ ПО БЕЗРАБОТИЦЕ?

Сергей Зиновьев

Вслед за интригующим стартом чемпионат мира стал раскручиваться по нежелательному для большинства болельщиков сюжету. Оставив трассу в Швеции и заняв лишь четвертое место в Мексике, Себастьен Лоэб поехал как хорошо отлаженный автомат. На восьмом этапе в Греции француз одержал пятую победу подряд, повторив давний рекорд Дидье Ориоля. А через три недели в Аргентине превзошел и его, выиграв южно-американскую гонку все в том же блестящем стиле, когда уже на второй день у соперников опускаются руки.

Правда, здесь, в Кордовских горах, надежд у Петера Сольберга («Субару») и Маркуса Гронхольма («Пежо») было побольше, чем на жарких европейских этапах. В Аргентине летом царит зима: довольно прохладно, идут дожди, на перевалах вообще лежит снег. Но и в этой погодно-шинной лотерее Лоэб обеспечил себе выигрышный билет. Воистину, для него сегодня нет неудобных трасс или условий! Он и сам это подтверждает: «Нет никакой разницы, по какому типу покрытия ехать – лед, гравий или грязь, принцип управления автомобилем один и тот же. Я настолько хорошо понимаю «Ксару» и так точно чувствую ее ресурс, что она практически не ломается. Думаю, в этом, собственно, и секрет моих побед. У соперников нет-нет да захандрит какой-нибудь узел, отбирая секунды и минуты, а у меня даже шины изнашиваются не так сильно, как у них, хоть и еду чуть быстрее».

За семь гонок до финиша чемпионата вопроса о том, кто станет его победителем, уже не задают. Себастьен оторвался от Сольберга почти на 30 очков! Правда, туманна ситуация в командном зачете. Карлос Сайнс, ангажированный



Располагая пилотами-звездами, «Пежо» по-прежнему рассчитывает на командную победу, хотя и не выигрывает отдельных гонок.



«Лансер» прогрессирует. В Аргентине Харри Рованпера сражался на подступах к подиуму и финишировал пятым.



За Карлоса Сайнса, показавшего высший класс, переживали даже болельщики других команд.

«Ситроеном» на две гонки, сделал свое дело – «Двойной шеврон» вырвался в лидеры среди марок. Но его перевес над «Пежо» по раллийным меркам незначительный. Тогда как второй пилот «Ситроена» Франсуа Дюваль, вновь вернувшийся за руль после временной отставки, теперь уже просто боится рисковать. Еще одна авария – и бельгийца того гляди отчислят из команды. А осторожная езда в Аргентине принесла ему и команде всего два очка. Слишком мало, учитывая, что «Ситроен-Ксара» – чемпионский автомобиль.

«Пежо» почуяла, что у нее появился шанс вернуть утраченную позицию, и вот уже директор команды Жан-Пьер Николя критикует Маркко Мартина. Пока что в мягкой форме. Дескать, эстонец не показывает своих истинных возможностей. Восьмое место в Греции (где он раньше побеждал в составе «Форда»!), шестое в Аргентине – куда это годится?! Давай, Мартин, жми на всю железку. За полгода вполне можно адаптироваться к любому незнакомому автомобилю, если ты раллист мирового класса.

Другой вопрос, занимающий публику, – трудоустройство без пяти минут двукратного чемпиона мира. «Ситроен», как известно, по окончании сезона берет тайм-аут. И Лоэб пока ни с кем не подписал контракт. Шеф «Субару» Дейвид Лапуорт заявил, что даже не помышляет заполучить француза: «Два топ-пилота для нашей команды – слишком много. Петер Сольберг прекрасно справляется со своими обязанностями, мы и впредь будем делать ставку на него». «Форд» ждет, когда освободится Маркко Мартин («Пежо» тоже завязывает с ралли) – очень уж хорош был тандем эстонца с «голубым овалом» в прошлые годы. А в другие команды едва ли согласится пойти сам Себастьен. Что же ему остается – пособие по безработице?

По слухам, «Ситроен» планирует на год-другой «взять шефство» над некой сильной частной командой: поможет ей и средствами, и инженерными кадрами. И Лоэб, возможно, станет пилотом-частником на этот период. Интереснейший вариант! Но какова «Ксара» – автомобиль, давно снятый с производства, в раллийной версии ничем не уступает новичкам!

К слову, при благоприятном стечении обстоятельств, в чемпионате мира по-прежнему останется шесть заводских команд. Места уходящих «Ситроена» и «Пежо» займут, не исключено, азиаты. «Хёндэ» (имеющая опыт постройки машин класса WRC) и «Сузуки» (действующий чемпион мира в зачете Super 1600 с моделью «Игнис») поговаривают о намерении сразиться за высшие титулы уже в 2006 году. Правда, пока не было ни презентаций, ни официальных подтверждений, но работы над новыми машинами идут. □

Себастьен Лоэб завоевывает второй титул со спокойствием удава.



РАСТЕМ, БРАТЦЫ, РАСТЕМ!

Сергей Зиновьев. Фото: Георгий Садков, Юрий Тюрин, Максим Кузовков

По числу острых эпизодов формула «Русь» не уступает гонкам на легковых автомобилях.

Выездной этап «Российской Суперсерии» – наши впереди.

Как-то незаметно привыкли мы к новому формату нашего кольцевого чемпионата – двум раздельным семиэтапным гоночным сериям. А ведь каких-то десять лет назад все «хозяйство» легко умещалось в одном паддоке, да и сам турнир был куда скромнее.

А как изменился автопарк! Иномарки в первой половине 90-х все еще были изрядной экзотикой в российском кольце: на трассах числом преобладали «восьмерки» да формульные «эстонии». И совсем не казалось нелепым, когда в одной гонке бок о бок стартовали ВАЗ-2106 и полноприводная «Субару-Легаси». А могли ли мы мечтать, что будем семь раз в году смотреть телетрансляции заездов отечественных спортпрототипов на «Невском кольце» и в подмосковном Мячкове?! Хотя, собственно, тогда и трасс этих еще не было… Растем? Безусловно, растем!



ЧЕМПИОНСКИЕ СТРАСТИ

Обеспокоенные большим числом поломок в первых гонках сезона, координаторы класса Lada Revolution чуточку поменяли правила. Начиная с четвертого



Лишь в середине сезона Кирилл Ладыгин выиграл первую гонку в классе Lada Revolution.



В руках быстрого пилота Дэвида Маркозова и пожилая «Даллара» способна побеждать.



Спортпрототипы – это и гонки, и шоу необычных автомобилей.

этапа, эти машины стартуют не с места, а с хода – трансмиссия избавлена от критических нагрузок.

На характер борьбы эта мера, впрочем, особо не повлияла: фавориты остались фаворитами. Правда, привычного доминирования Виталия Петрова не наблюдалось. «Выборгская ракета» выиграл лишь один заезд на трассе в Петербурге, а по итогам второго даже на подиум не попал. По сумме очков победителем этапа впервые в этом году стал действующий чемпион Кирилл Ладыгин. Тем не менее в турнирной таблице Петров – далеко впереди, и шансы на «золото» у Ладыгина тают с каждым этапом. Скорее, молодому екатеринбуржцу придется отстаивать «серебро», на которое также претендуют опытные тольяттинец Виталий Дудин и курянин Григорий Комаров.

БРАТ НА БРАТА

Гонки эффектных родстеров приятны глазу зрителей, но обременительны для пилотов и команд – автомобиль под 50 тысяч у.е. по карману немногим. А институт спонсорства развивается у нас, увы, с изрядным отставанием от самих гонок. Наиболее массовым на кольце остается другой класс Национальной гоночной серии – «Кубок Lada», где состязаются четыре десятка (!) гонщиков на одинаковых ВАЗ-2112-37.

Большинство из них делает в автоспорте первые шаги, для чего в общем-то класс и задуман. Но есть и старожилы, избравшие «Кубок Lada» домом обетованным. Например, тольяттинец Роман Козявин, став в прошлом году чемпионом, уходить в более серьезный класс машин не собирается, а упорно отстаивает титул. Но устоит ли бастион?

Лидер чемпионата нынешнего Алексей Басов в Петербурге очков не набрал из-за поломки мотора на стадии полуфиналов. И впервые в сезоне гонку выиграл Козявин. Но не Роман, а его брат Артем! Роман был на финише вторым и такую же позицию теперь занимает по сумме этапов – вслед за братом.

«ТУРИНГ» ЛЕГКИЙ И НЕЛЕГКИЙ

И в «Туринге», и в «Туринге-Лайт» применяют весовой гандикап – машины призеров гонки утяжеляют балластом. Но «работает» он как будто только в 2-литровом классе: никому пока не уда-

Дебютант «Туринга» Владимир Лабазов (№ 11) оказался грозой авторитетов.

«Хонда-Сивик»: балласт добавил забот Алексею Дудукало.



лось выиграть два этапа подряд. А в Петербурге и вовсе произошел казус: оба главных претендента на титул, чьи машины стали тяжелее на полцентнера, не добрались до финиша – Михаил Ухов и Владимир Нечаев. Первую победу записал на свой счет дебютант класса Владимир Лабазов, молодой партнер Ухова по команде «Автодом Рейсинг». И у него теперь лучшие виды на золотую медаль, чего перед началом сезона не мог предположить никто!

А на новичка 1600-кубового «Туринга-Лайт» Виктора Шаповалова (но не новичка в гонках) гандикап совершенно не действует. В Петербурге москвич выиграл по всем статьям, стартовав с поул-позишн и показав лучшее время круга в гонке. На его счету три победы в четырех этапах! Один-единственный сход, однако, ставит Виктора лишь на третью строчку по сумме этапов: впереди более стабильные Александр Сотников и действующий чемпион Сергей Хабаров. Оба, кстати, выступают на новехоньких «ситроенах-С2 VTS», а Шаповалов оружием победы избрал «Фольксваген-Поло».

ВИЗИТ НА БАЛТИКУ

В прошлом году дорожку в эстонский город Пярну на трассу EST-Ring проторили участники монокласса «Хонда-Сивик». Ныне к ним присоединились и команды формулы 1600. Выездной этап «Российской Суперсерии» щеголял броской вывеской Baltic Sea Cup 2005 – Кубок Балтийского моря. Восьмерке россиян в формуле 1600 компанию составили семь эстонцев, латыш и литовец. И все были повержены. А в классе «хонд» состоялся уже традиционный матч между командами России и Финляндии, и тут тоже победили наши. Правда, за сборную Суоми стартовали отнюдь не «райкконены».

Лидер в классе «Хонда» Алексей Дудукало («ЛУКойл Рейсинг») выступал на машине, догруженной балластом в 40 кг – цена двух побед на предыдущих этапах. Как следствие, шестое место на старте. А в гонке «Ду-Ду» пробился на третье место и финишировал следом за Дмитрием Королевым и Алексеем Глебовым, опытными кольцевыми бойцами.

Заезды формул, проходившие под дождем, сложились более остро. Первый едва не выиграл Дэвид Маркозов («Active Pro Рейсинг»). Но, замешкавшись при обгоне пилота, отставшего на круг, пропустил вперед Юрия Байбородова. А во втором заезде тот же Байбородов уступил Олегу Казакову – своему партнеру по команде «ЛУКойл Рейсинг», который по сумме этапов лидирует в чемпионате.

А В ЭТО ВРЕМЯ В МЯЧКОВЕ...

Да-да, третьего участника «Суперсерии», формулу «Русь», не взяли на Балтику – далеко, дорого и хлопотно. Юные пилоты и бизнес-драйверы, составляющие костяк этого класса, остались дома для... эксперимента. Аэродромный характер трассы в Мячкове, где широкие зоны безопасности «созданы самой природой», навел на мысль закрутить гонку в другую сторону – не против, как обычно, а по часовой стрелке. Получается как будто совсем другая трасса – ни одного знакомого гонщикам поворота!

Пилотам «ЛУКойл Рейсинг», традиционно хозяйничающим в «Руси», испортила праздник команда «Арт-Лайн инжиниринг», выступающая в формуле 1600, но решившая размяться «на стороне». Даниил Мове стал победителем этапа, одержав победу в одном из заездов. Впрочем, на итогах чемпионата это может и не отразиться, так как в формуле «Русь» большая часть сезона – отборочная стадия. Финальная начнется ближе к осени, и отсчет зачетных очков пойдет по новой.

Вот такое у нас стало кольцо – многогранное, на все вкусы и бюджеты, что ни уик-энд, то какая-нибудь гонка. Шутки шутками, но в этом году кольцевые баталии прошли аж на четырех разных трассах! Пусть и далеки они от европейских стандартов, но каких-то десять лет назад пилоты-кольцевики вообще довольствовались двумя – и гораздо более неказистыми. □

ЗА ТИТУЛАМИ – В ПЕНЗУ

Чемпионат страны по ралли-кроссу заглянул в Пензу на автодром «Вираж», чтобы выявить сразу нескольких обладателей титула. Выиграв в своих зачетных группах, по сумме трех прошедших этапов золотые медали заработали тольяттинцы Борис Котелло (Дивизион 2), Дмитрий Брагин (Дивизион 1-1400) и нижегородец Александр Демидов («Волга»).



Остальным придется съездить на заключительный раунд в Воронеж. Выиграв гонку «восьмерок» Дивизиона 1-1600, Владимир Колесов до крайности запутал расклад: теперь на титул претендуют аж четверо пилотов. Неокончательно еще выяснили отношения москвичи Максим Буторин и Никита Кузин, лидирующие в «Оке-Юниор». Для Пензы это, возможно, была последняя гонка – автодром собираются закрыть.

ДЕТИ ЧЕМПИОНОВ

Международная серия GP2 (в названии скромный намек: вторая по значимости – после формулы 1!), сменившая пришедшую в упадок формулу 3000, неплохо набирает обороты. Турниру не мешает даже то, что у него еще нет официального статуса ФИА. Все 24 пилота стартуют на абсолютно одинаковых машинах «Даллара» с 600-сильными моторами и «максималкой» в 320 км/ч.

На седьмом этапе в Хоккенхайме (GP2 предваряет европейские этапы формулы 1) отличился Нико Росберг – сын чемпиона мира Кеке Росберга, выигравший один из заездов. Он немного сократил отрыв от лидера чемпионата Хейкки Ковалайнена (финн – триумфатор зимней «Гонки чемпионов»). Еще одна интересная фигура – потомок трехкратного чемпиона формулы 1 Нельсона Пике, тоже Нельсон. Но юный бразилец лишь девятый по сумме этапов. Отпрыск трехкратного чемпиона формулы 1 Ники Лауды, Матиас пока тоже в неудачниках. На счету австрийца всего один финиш «в очках».



ЛЕ-МАН ДЛЯ СТУДЕНТОВ

Выиграв отборочные соревнования в Турции, российская команда картингистов отправилась в Ле-Ман для участия в международном 24-часовом марафоне. Любительская гонка прошла на трассе недалеко от легендарного кольца Сартэ. Техника – одинаковая для всех 37 команд, ее предоставил и обслуживал организатор.



В нашу сборную вошли признанные лидеры столичного прокатного картинга – Светлана Логинова, Денис Будько, Юрий Хохлов, Илья Каменский, Алексей Карачев, Андрей Набока (на фото слева направо).

Результат ожидался высокий. Стартовав с седьмой позиции, россияне захватили лидерство после третьего часа гонки. И упустили его за час до финиша из-за поломки карбюратора, отнявшей 15 минут. Итог: третье место в общем зачете и второе в зачете университетских команд.

КАЛЕНДАРЬ

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

16–17 сентября	**чемпионат России (НГС LADA)**, Мячково
23–24 сентября	**чемпионат России (НГС LADA)**, Мячково
1–2 октября	**чемпионат России (Суперсерия)**, Мячково

РАЛЛИ

16–17 сентября	**Кубок России**, Санкт-Петербург
23–24 сентября	**чемпионат России**, Новороссийск
7–8 октября	**финал Кубка России, «Трофей Пено»**, Тверская обл.

КРОСС

10–11 сентября	**чемпионат России (легковые, багги)**, Курск
17–18 сентября	**Кубок России (грузовики)**, Ростов-на-Дону
24–25 сентября	**Кубок России (легковые, багги)**, Смоленск
24–25 сентября	**первенство России (багги, юниоры)**, Тольятти
29–30 октября	**чемпионат России (УАЗ)**, Ульяновск

4x4

23–25 сентября	**Кубок России по трофи-рейдам**, Московская обл.
1–2 октября	**чемпионат России по ралли-рейдам**, Коломна

РЕЗУЛЬТАТЫ ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

9-й этап, ралли Аргентины

1. **С. Лоэб** (Франция, «Ситроен-Ксара») – **3:55.36**;
2. **М. Гронхольм** (Финляндия, «Пежо-307») – **0.26**;
3. **П. Сольберг** (Норвегия, «Субару-Импреза») – **1.05**;
4. **Т. Гардемейстер** (Финляндия, «Форд-Фокус») – **2.38**;
5. **Х. Рованпера** (Финляндия, «Мицубиси-Лансер») – **2.43**;
6. **М. Мартин** (Эстония, «Пежо-307») – **4.22**;
7. **Ф. Дюваль** (Бельгия, «Ситроен-Ксара») – **5.29**;
8. **М. Штоль** (Австрия, «Ситроен-Ксара») – **5.42**

После 9 этапов

Пилоты: 1. **С. Лоэб – 75**;
2. **П. Сольберг – 48**;
3. **М. Гронхольм – 45**;
4. **Т. Гардемейстер – 44**;
5. **М. Мартин – 42**;
6. **Х. Рованпера – 20.**

Команды: 1. **«Ситроен» – 96**;
2. **«Пежо» – 90**;
3. **«Форд» – 62**;
4. **«Субару» – 54**;
5. **«Мицубиси» – 41**;
6. **«Шкода» – 8.**

СЕРИЯ GP2

После 7 этапов

1. **Х. Ковалайнен** (Финляндия, «Арден») – **69**;
2. **Н. Росберг** (Германия, ART) – **63**;
3. **С. Спид** (США, «iSport») – **50**;
4. **А. Кэрролл** (Великобритания, «Супер Нова») – **34**;
5. **Дж. Бруни** (Италия, «Колони») – **33**;
6. **А. Према** (Франция, ART) – **32**.

СЕРИЯ CHAMPCAR

После 7 этапов

1. **С. Бурдэ** (Франция) – **182**;
2. **П. Трейси** (Канада) – **161**;
3. **Дж. Уилсон** (Великобритания) – **152**;
4. **О. Сервиа** (Испания) – **135**;
5. **Э. Аллмендингер** (США) – **122**;
6. **Дж. Вассер** (США) – **115**, все – «Лола-Форд».

СЕРИЯ IRL

После 10 этапов

1. **Д. Уилдон** (Великобритания, «Даллара-Хонда») – **377**;
2–3. **Д. Франкитти** (Великобритания, «Даллара-Хонда»), **С. Хорниш** (США, «Даллара-Тойота») – по **309**;
4. **Т. Канаан** (Бразилия, «Даллара-Хонда») – **306**;
5. **Х. Кастроневеш** (Бразилия, «Даллара-Тойота») – **274**;
6. **С. Шарп** (США, «Паноц-Хонда») – **250**.

ГОРОД МАСТЕРОВ

Евгений Борисенков.
Фото: Георгий Садков

Несмотря на грозную внешность, спортивная техника капризна и недолговечна. Но самого, пожалуй, деликатного обращения требуют болиды, выступающие на кольце. В полевых условиях им не выжить – в дни соревнований рядом с трассой возникает город. Населяют его исключительно мастера (нет, не спорта – своего дела), ибо посторонним в этом четко функционирующем организме делать нечего.

ДОМАШНИЙ ОЧАГ

Гонки проходят на разных трассах, команды все время ведут кочевую жизнь, поэтому город мастеров стоит на колесах. Основное здание каждой команды – так называемый моторхоум. Как правило, это многофункциональный полуприцеп, запряженный магистральным тягачом. Жизнь последнего, по сравнению с братьями-дальнобойщиками, – сущий рай. В надежных руках спортивных механиков автомобиль, словно у Христа за пазухой, – чист, ухожен и всегда готов к рейсу. Да и ездить много ему не приходится – средний пробег за сезон около 10 тыс. км. Но даже при таких смешных цифрах моторесурс дизеля берегут – на стоянках электроэнергию берут от внешнего независимого источника. Если поблизости нет централизованной «розетки», в ход идут переносные генераторы. Жизненное пространство кабины также используют только по прямому назначению. В паркинге она обычно закрыта, и лишь в случае, когда кому-либо из команды приходится переквалифицироваться в сторожа (обычно охрану обеспечивают организаторы, но и на их старуху порой случается проруха), ему позволяют воспользоваться «спальником».

Задний борт полуприцепа одновременно служит грузоподъемной платформой.

Полуприцеп разделен на множество отсеков. Прямо над седлом расположен офис – комната для общения со спонсорами, прессой и иными нужными людьми. Обстановка уютная: чайный столик



с кофеваркой и тостером, холодильник с прохладительными и призовыми напитками, телевизор, видео, полужесткие (чтоб гости не засиживались) диваны и рабочий стол с компьютером. Следом идет зона сервиса. Тут «катаются» выносные и стационарные верстаки, ручной инструмент, оборудование и наиболее ценные запчасти. В списке штатного оснащения – более 70 позиций.

В хвосте возят гоночную технику. В зависимости от типа машины («формула» или «кузов») здесь помещается от двух до четырех болидов. Расстояние между стеллажами легко изменить, получив нужную высоту. Для погрузки-разгрузки пользуются лифтом, платформа которого одновременно служит задним бортом трейлера. Остальной скарб умещается в «подвале», вход в который закрывают наружные боковые створки.

Хранят и обслуживают спортивные машины не под открытым небом – весь уик-энд они располагаются в шатрах, развернутых по обеим сторонам «главного здания». Легковозводимая конструкция надежно защищает обитателей от жары, непогоды и посторонних глаз. Стоят они не на сырой земле: пол покрывают сборные пластиковые ковры – предмет гордости и постоянной заботы команды. На поддержание их в идеальной чистоте не жалеют ни сил, ни времени, ни стирального порошка.

Позади, во втором эшелоне, к моторхоуму приставлены скромные (по виду, но не по значению!) палатки: комната отдыха и столовая. Пища в основном привозная, однако некоторые гурманы возят с собой походную плиту и мангал для шашлыка.

Чего в таком городе почти нет – это мест для ночлега. Пилоты с механиками предпочитают гостиницы, и лишь немногие позволяют себе такую роскошь, как кемпер. Комфортабельный персональный отель явно лучше казенного номера, но уж больно недемократичен и дорог.



Скутеры и велосипеды – популярное средство передвижения по пит-лайну.



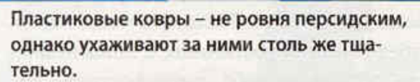
Накануне соревнований владения команды открыты для посетителей любого возраста.



Гоночные машины ночуют в отнюдь не изодранных шатрах.

Во время гонок в складской половине моторхоума хранят всякую всячину.




Пластиковые ковры – не ровня персидским, однако ухаживают за ними столь же тщательно.



Самые ценные запчасти хранят в «главном здании» рядом с офисом.



Кольцевые болиды «сидят» много ниже обычных машин. Чтобы съехать с автовоза, у «хонд» приходится снимать спойлер.

КОММУНАЛЬНОЕ ХОЗЯЙСТВО

По завершении обустройства моторхоум на время превращается в стационарный объект, но движение в городе не прекращается. Постоянно снуют работающие «на подхвате» технички команд. В большинстве это фургоны на базе «Форда-Транзит» и «Фольксвагена Т-4» с распашными дверями и высокой крышей. Набиты они всякой всячиной вроде бочек с топливом, запасных колес, резервного оборудования и хозяйственного скарба. Короче, каптерка на резиновом ходу. Сзади – неизменный фаркоп для буксировки прицепа-автовоза. На них возят болиды, не поместившиеся в моторхоум либо по техническим причинам задержавшиеся на базе.

Технику, выступающую в монокласce, доставляют на самых обычных автовозах – десяток-другой боевых единиц ни в один моторхоум не влезут. Правда, эти (как правило, наемные) грузовики в гоночный город не пускают, и они встают табором на ближней окраине. Дискриминация вынужденная – огромные неповоротливые трейлеры могут запросто парализовать движение. Из-за плотной «застройки» и скромных размеров города население предпочитает пользоваться маломерным транспортом. В ходу скутеры и велосипеды «профильных» производителей. Так, вице-чемпион страны в классе «Туринг» Михаил Ухов предпочитает марку БМВ. Но встречаются и уникальные конструкции – изнуренные зимним бездельем, механики порой сооружают средства транспорта, не поддающиеся классификации. Для порядка им присваивают имена собственные вроде «тянитолкая».

А еще – и пилоты, и механики любят ходить пешком. Ведь они, как один, спортсмены – значит, должны поддерживать форму. Будет время – еще накатаются. □



Для оперативной перевозки спортивной техники удобен «легковой» прицеп.



БЕЗДОРОЖНИК

Владимир Арбузов

Обычно в разговоре мы не придаем значения разнице между все- и внедорожниками. Те и другие – автомобили повышенной проходимости и созданы будто бы для бездорожья. Только первые, по определению, должны проехать там, где есть хоть какая-то дорога, а вторые – везде, где только удастся. Одна буковка в названии, а сколько за ней кроется!

Лучший способ почувствовать эту разницу, а заодно проверить и собственные силы – участвовать в трофи-рейдах. Здесь настоящие мужчины бескомпромиссно штурмуют бездорожье на основательно подготовленных автомобилях. Впрочем «бездорожье» – сказано слишком мягко. Не редкость, когда трассу прокладывают через болото глубиной по ветровое стекло.

Конечно, серийному «уазику» такие гонки не по зубам, поэтому машину нужно как следует оснастить. Посмотрим, что нужно сделать, чтобы получить хоть небольшой шанс добраться до финиша своим ходом.



В нашем распоряжении обычный УАЗ, уже побывавший в тюнинговой фирме, где ему придали грозный вид покорителя бездорожья: оснастили двумя лебедками, обули в широченные шины BF Goodrich, установили каркас безопасности, могучий «кенгурин-лесоповал». Но одним зверским видом гонку не выиграть – машину нужно доводить до настоящих боевых стандартов. Первый же пробный выезд в небольшое по меркам трофи болотце выявил все слабые места «заготовки».

Болото охотно приняло в себя кандидата в спортсмены. Электроника намокла, впрысковый двигатель заглох. Вода заполнила все агрегаты и полости, «убила» электронные датчики и комбинацию приборов. Единственный аккумулятор вскоре «сдох» при попытке вытащить машину лебедкой, однако саму лебедку разорвать все же успел. Что ж, предстоит работа над ошибками.

Первым делом машину максимально облегчили – огромные бамперы-швеллеры заменили на легкие трубчатые, обрезали пороги кузова и вварили вместо них квадратные профили, чтобы под них можно было завести домкрат. В полости кузова закачали монтажную пену – теперь вода и грязь туда не попадут. Убрали из кузова всю внутреннюю обшивку – в воде она раскисает и отваливается.

Идеальный вариант «брюха» – гладкое, без любых выступающих деталей. Однако сделать такое очень сложно, поэтому остановились на промежуточном варианте. Передний мост и поперечную тягу защитили листом-лыжей, шарнирно закрепленной спереди и сзади. Решение, как потом убедились, весьма удачное – машина «глиссирует» по грязи, будто сани-волокуши.

Систему выхлопа удалось разместить между лонжеронами рамы – зацепиться глушителем или трубами за кочку или бревно невозможно. Сам выхлоп вывели на уровень заднего борта – так в него не набивается грязь.

Тормозные трубки прижимаем к в лонжеронам рамы с таким расчетом, чтобы они ни при каких условиях не зацепились за какой-нибудь сук или кустарник. От регулятора тормозных сил и вовсе избавились – в гонке от него проку нет, а пристроить его так, чтобы не мешал, не смогли.

Вентили колес, в обычной эксплуатации вполне надежные, в непролазной грязи могут подвести: вырвет их – останешься без колеса. Защиту сделали простенькую, но вполне эффективную – с обеих сторон вентилей приварили по два болта (см. фото).

Штатный радиатор УАЗа для 142-сильного двигателя и в обычной-то эксплуатации едва справляется, поэтому к нему добавили второй электровентилятор. Режимов работы – три: от датчиков, принудительный и «все выключено» – для преодоления бродов.

Энерговооруженность подкрепили вторым аккумулятором, иначе, израсходовав один на вращение лебедки, рискуешь не запустить двигатель. А чтобы обе батареи были всегда заряжены, собрали несложную схему из диодов и дополнительного выключателя «массы». Конструкция получилась весьма удачной: готовы рекомендовать ее не только для трофи, но и тем, чьи маршруты пролегают по суровому бездорожью, где лебедка не просто «джиперское» украшение. Об этой переделке постараемся рассказать в рубрике «Доводим».

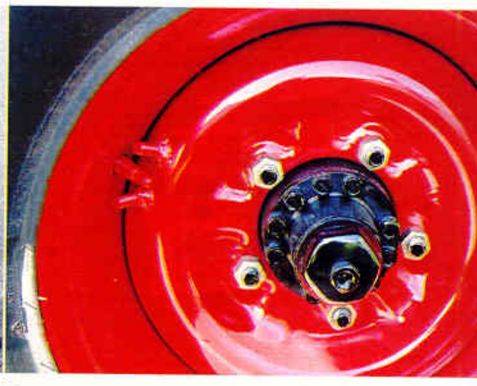
Вода дырочку найдет – кто бы сомневался! После брода она плещется во всех, казалось бы, герметичных узлах и агрегатах. Механизм прост – разогретый в движении, к примеру, ведущий



Чтобы не бегать вокруг машины с компрессором для подкачки шин, ему отвели штатное место и снабдили длинным шлангом.



Шарнирно закрепленная лыжа защищает поперечную рулевую тягу и способствует улучшению проходимости.



Простую, но эффективную защиту вентилей сделали, приварив к ободу по два болта.

мост, попав в воду, быстро остывает. «Съеживаясь», воздух в нем образует разрежение и всасывает через сальник, скажем так, окружающую среду. Чтобы избавиться от этого эффекта, сапуны освобождаем от клапанов и прочными армированными шлангами выводим «дыхание» выше предполагаемой ватерлинии.

Контакты и разъемы электрооборудования покрываем смазкой, в корпусах реле, приборов и фар снизу сверлим небольшие отверстия для свободного стока воды, а всю электронику переносим под потолок – иначе ее не уберечь.

Особое внимание – впускному тракту. Он вместе со шнорхелем (трубой для забора воздуха, выходящей на уровень крыши) должен быть герметичным. Контроль прост – достаточно положить в него тлеющую ветошь и закачать воздух под небольшим (0,2 атм) давлением. Струйки дыма укажут возможные прорехи.

На барабанах лебедок (у нас «Спруты», показавшие себя достаточно надежными) лучше оставить не более двух слоев троса. Так и тяговое усилие выше, и вероятность разорвать всю конструкцию, намотав на барабан «бороду» из троса, меньше. В болоте лебедка очень часто оказывается под водой, отчего уследить за правильной укладкой троса довольно сложно. Наше первое погружение полностью это подтвердило.

Не менее тщательно отнеслись к экипировке гонщиков: толстые кожаные перчатки, рыбацкие сапоги «под шею», легкие шлемы, лопаты, тросы и прочее снаряжение обязательно! Отдельная статья – GPS-навигатор. Без него на трассе делать нечего, если, конечно, намерен бороться за победу. Впрочем, кому-то больше пригодится раскладной мангал и десяток шампуров из нержавеющей стали… □



«Борода» из троса способна разорвать любую лебедку.



Все полости лучше заполнить монтажной пеной. Тогда ни грязь, ни вода в них не попадут.



Если лебедка электрическая, желательно установить вторую аккумуляторную батарею.



ПОКРЯКАЛИ!

Максим Приходько. Фото: Константин Якубов

Совсем недавно Госдума приняла, а Совет Федерации и президент одобрили поправки к закону, который определяет ответственность для тех, кто, не имея на это права, использует спецсигналы. Раньше за такое «баловство» нарушителям грозил смехотворный штраф в 50 рублей. Нынче депутаты и сенаторы увеличили его до 25 МРОТ (2500 рублей) для частных лиц и до 150–200 МРОТ (15–20 тыс. руб.) для должностных. Также предусмотрена конфискация всего неразрешенного спецоборудования – мигалок, спецномеров, сирен, маячков и т.д. Более того, речь идет и о том, чтобы лишать таких нарушителей водительских прав на срок от шести месяцев до одного года.

Сегодня всех нас интересует, помогут ли эти меры изменить ситуацию.

«НА ВЕСЕЛЕНЬКИХ УТЯТ БЫТЬ ПОХОЖИМИ ХОТЯТ...»

Многие помнят детскую песенку про утят. И спеть, и станцевать можно, хлопая себя под веселый припев руками и задорно крутя филейной частью тела. Особенно умиляет, когда в такой «пляс» пускаются взрослые. И это не юмор: над российскими дорогами все время летит громкое и мощное «кря-кря» из-под капотов дорогих иномарок, да еще в сочетании с миганием проблесковых маячков. Опустим сейчас вопрос, кто и почему получил в нашем государстве право заниматься «кряканьем» (сами депутаты в этом не раз пытались разобраться, но так и не смогли; куда уж нам?) и сколько таковых набирается сегодня по самым скромным подсчетам. Об этом – ниже. Сейчас поговорим о том, как чувствует себя некто, незаконно установивший на свой автомобиль мигалку и тем самым получивший возможность «косить под власть».

Оказывается, приобрести мигалку или крякалку – сегодня не проблема. Если вы продвинутый пользователь Интернета, достаточно в любом поисковом сервере в графе «найти» написать «продажа СГУ» («сигнально-громкоговорящее устройство» – так официально именуется этот пропуск в «красивую жизнь» на дороге). И тут же выскакивает не один десяток ссылок на магазины, где можно купить спецоборудование, хоть с доставкой на дом! А как расхваливают свою продукцию продавцы на сайтах – это просто песня: «Скажи пробкам «нет!», «Многоголосый ревун, как у машин спецслужб», «Рекомендовано органами МВД» (!).

Если под руками компьютера нет, можно отправиться на ближайший рынок запчастей. Мы провели «кастинг» всех предложений и выяснили, что минимальный набор должен включать в себя проблесковый маяк с двойной вспышкой на магните (от 1900 рублей) и крякалку с динамиком скрытой установки мощностью 100 ватт (от 3800 рублей). Можно приобрести «набор крякальщика» с установкой, но цена в этом случае немного возрастет. Можно найти и подешевле, но покупать что-то с мигалкой роторного типа – несолидно.

На покупку инвентаря через один из интернет-магазинов мы потратили чуть больше двухсот у.е. в рублевом эквиваленте (с доставкой на дом). С чеками и гарантией на оборудование и якобы «производства США»! При этом – никаких расспросов, все по Марксу: «деньги – товар».

Атрибуты «красивой жизни» на первую попавшуюся машину тоже не поставишь – сразу раскусят! Поэтому для нашего эксперимента мы арендовали модный вседорожник БМВ-Х5 темно-зеленого цвета с тонированными стеклами. Для пущего эффекта под стекло приладили якобы пропуск из серии «пущать везде!» (25 рублей – в нагрузку к мигалке). Установили блок СГУ под капотом, мигалку – на крыше, «крякнули» для проверки у стен редакции и выехали на столичные просторы.

«ХАМЕЛЕОН»

Уважаемые автолюбители, москвичи и гости столицы! Братцы! Все, кто попался нам на дороге в тот день, простите нас! Не держите зла. Мы просто попытались почувствовать на себе, каково ездить по Москве с мигалкой. Что же в ней такого притягательного, раз квоты на их установку для министерств, ведомств и прочих государственных аппаратов – предмет вожделения и большая военная тайна при этом?

10.00. Выезжаем на Садовое кольцо. Чуть правее от нас едет «Мерседес» S-класса, можно сказать, «коллега»: номера с «триколором» и мигалка на крыше, точь-в-точь как у нас. Очень хочется приветливо помахать рукой, но за тонированными стеклами не увидят. Движение ровное, заторов нет, поэтому СГУ не включаем. «Инспекторскую» проверку решаем начать с тех районов, где постоянные пробки – например, с Волгоградского проспекта. Пока туда едем, наперебой напутствуем нашего водителя об «их» правилах езды. Мы ведь должны приспособиться к ситуации, что твой хамелеон, иначе быстро раскусят.

– Главное – «переть» упрямо, но вежливо, – предлагает один.

– Да ты что? Сразу крякалку на полную и еще дальним светом гнать с пути всех, кто мешает. Мы же спецтранспорт! – советует другой.

Для начала решили проехать по своей полосе с мигалкой и крякалкой, а «там видно будет».

10.30. Выезжаем на Волгоградский проспект, встаем в самый левый ряд, наш набор «Я самый нужный слуга народа» мигает и заливается – «Мне по государевым делам срочно!» Но водители на улицах закалены в боях, просто так не сдаются. Нависаем над задним бампером древнего «сорок первого», но тот бодро шпарит впереди и явно не спешит уступать дорогу. Движение по Волградке очень вялое. То и дело возникают пробочки и пробки, которые играючи обходим по встречке.

На противоположной стороне патрульная машина ГАИ! Инспектор, не отрываясь, смотрит в нашу сторону. Трехлитровый мотор «баварца» ревет, выдает на-гора проектную мощность. «Кря-кря» – мигалка включена на полную катушку, и мы выскакиваем на встречную. Что теперь? А ничего: видимо, мы отлично вошли в роль – инспектор по-прежнему глядит вдаль…

Если поначалу мы «крякали» и по делу, и просто так (пока сам не попробуешь, не почувствуешь, как это увлекательно!), то потом решили включать спецсигналы только при развороте через две сплошные и прочих «мелких шалостях» (чтобы не создавать опасных ситуаций для других машин и пешеходов). Целый день мотались по проспектам и улицам, по центру (с особым цинизмом развернулись на Лубянке!) и окраинам, не однажды нарушали самые разные пункты ПДД, прикрываясь всесильным «кря-кря» – и… не было нам укорота.

Рядовые граждане дорогу уступали, сквозь зубы посылая нас по известному адресу, а экипажи ДПС, которые встречались на нашем неправедном пути, и не думали даже остановить и проверить. Мол, по какому праву, господа-товарищи, хулиганим? Зато многие автолюбители, как выяснилось, с радостью используют «слуг народа» в качестве «спонсоров» – пристраиваются сзади и шпарят по той же встречке.

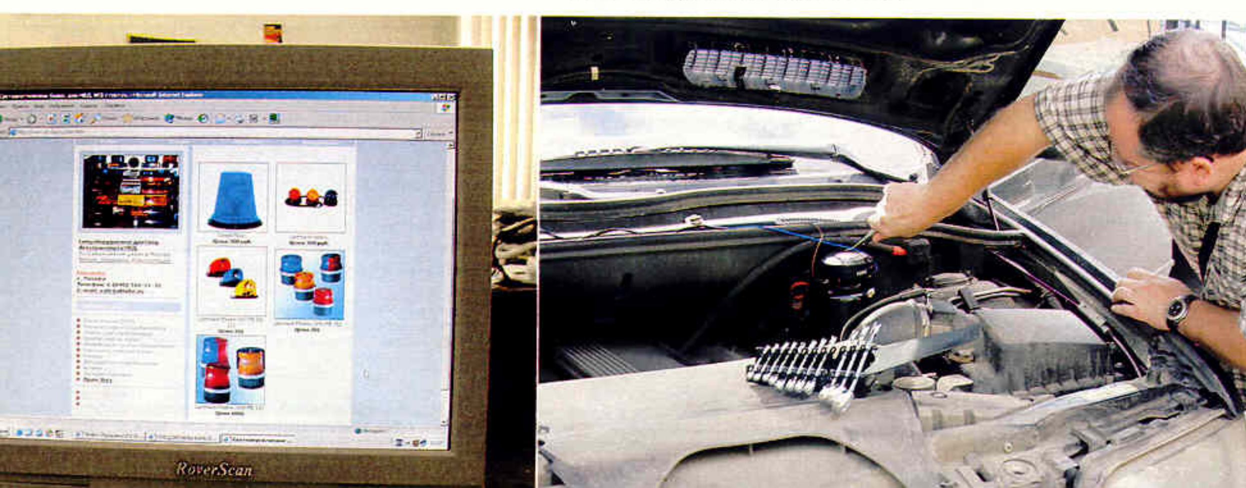
Чтобы упорядочить пользование мигалками, надо… отменить их совсем!

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Ужесточение штрафов за езду с мигалкой без разрешения:



37%	*сократит число нарушителей*
63%	*не повлияет на ситуацию*



Рядовой сайт одной из многочисленных контор по продаже СГУ.

Установить под капот крякалку с сиреной – дело 15 минут. Чтобы как следует спрятать их, понадобится несколько часов.



Обратите внимание: мы идем по встречке, за нами наглая «девятка», замыкает тройку патрульный «Форд». И все, напомним, по встречной полосе!

За пару секунд до этого кадра милиционер отвернулся – мы проехали мимо, «крякнув» ему на прощание.

17.00. Вот и вечер близится; наш «бумер», начальственно помаргивая мигалкой, неспешно и по-хозяйски идет по Рязанскому шоссе, где впереди нас ждет встреча с фотографом ЗР. Внезапно все мы напрягаемся: позади, тоже по встречной полосе, несется патрульный «Форд» ГИБДД! Явка провалена?

– Надо сдаваться, – прижимаемся к обочине, это за нами.

– Врешь, не возьмешь! – наш водитель совсем уже вошел в роль шофера высокого чиновника.

...Легкая паника улеглась так же быстро, как и началась. Гаишный «Форд», обогнав нас (!), пронесся мимо, сверкая своей «люстрой». Ну что ж, система «свой – чужой» работает на все сто...

МЫ С ТОБОЙ – «УТЯТА»

МВД держит в секрете, сколько сейчас в стране выдано разрешений на спецсигналы. Их при отсутствии специальных цветографических схем на поверхностях автомобилей имеют право использовать представители 16 ведомств (около 600 машин)... Кроме того, есть еще список государственных чиновников, депутатов и прочих «слуг народа», кому разрешено иметь крякалки – еще, по нашим сведениям, порядка двух тысяч (!). Для них совершенно законно не существуют Правила дорожного движения, что в условиях Москвы и других крупных городов – великое благо! К ним-то и примазываются новые русские граждане на дорогих иномарках.

В прошлом году, к примеру, по данным МВД, во время рейдов в столице было выявлено 1612 случаев самовольной установки проблесковых маячков и звуковых сигналов. Надо, правда, знать, что рейды те, как правило, проводили лично генералы МВД – рядовые сотрудники ГАИ останавливать подобные машины не решаются.

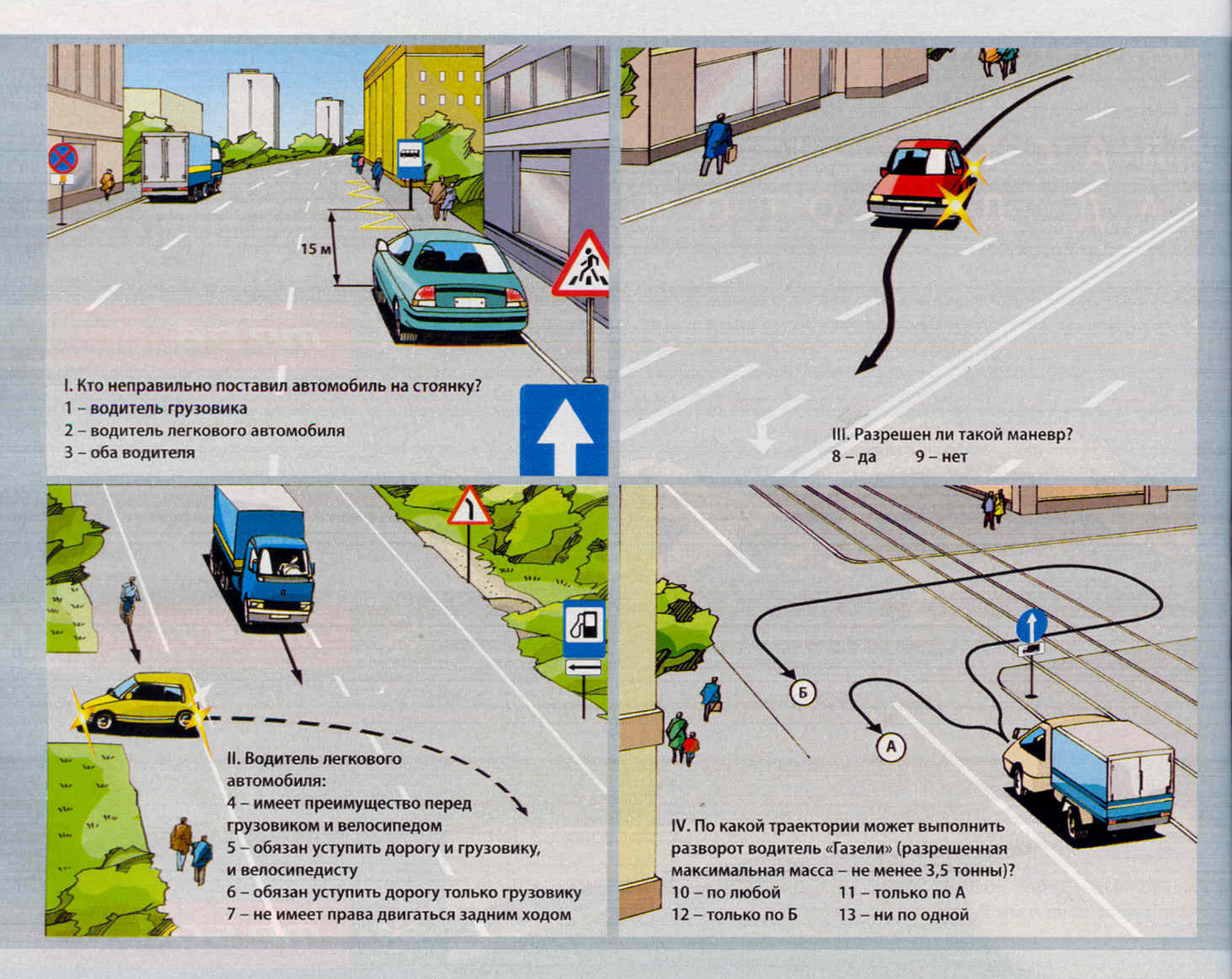
Наш рейд выявил, однако, что идея депутатов о повышении штрафов за незаконные мигалки... так и остается благой идеей. Допустим, повысят штрафы, ну и что? Как визуально инспектор распознает, «законная» сирена на машине или нет? У какого лейтенанта из числа тех, кто работает «на земле», хватит духу остановить огромный лимузин или джип с проблесковым маяком? Кого будут лишать водительских прав за незаконно установленную мигалку? «Новорусского» водителя? Да его хозяин с легкостью откупится! И вообще, если у нас доподлинно неизвестно, сколько таких заветных маячков выдано ЛЕГАЛЬНО, что уж о нелегалах говорить...

Можно, конечно, продажу всей этой «бижутерии» приравнять к незаконной торговле оружием, но и это вряд ли изменит ситуацию. Начнется подпольное производство... Так что выход, на наш взгляд, только один – отменить мигалки. Совсем! Оставить их для пожарных, милиции, ДПС, «скорой помощи», как во всем цивилизованном мире. Ведь ездят же «их» министры и депутаты на своих машинах без всяких синих «фонарей»! Мы специально (уж простите!) засекали время прохождения одного и того же маршрута с крякалкой и без нее. От одного из столичных районов до центра. Без мигалки, по правилам, мы ехали 30 минут, а периодически выскакивая на встречную и распугивая другие автомобили сиреной – 24. Вот и вся разница – 6 минут. Зато какой заряд ненависти от других водителей мы успели получить! □

ГОЛУБЫЕ ДАЛИ...

Дмитрий Митрошин.
Иллюстрации:
Станислав Ильинский

В этом номере, как повелось с начала года, снова среди задач, подготовленных специально для журнала в ДОБДД МВД РФ, мы предлагаем решить одну, поступившую от читателя. Мы уже публиковали задачи, подготовленные нашими авторами из Москвы, Санкт-Петербурга, Перми, Кемерова. Станислав Воробьев живет в одном из подмосковных наукоградов, но ситуация, которую он описал в последней задаче, типична для любого российского региона. Можно ли эксплуатировать транспортное средство, у которого габаритные огни синего цвета? Он же предлагает варианты ответов, а их соответствие Правилам проверил автор «Экзамена на дому» Д. Митрошин.



I. Кто неправильно поставил автомобиль на стоянку?
1 – водитель грузовика
2 – водитель легкового автомобиля
3 – оба водителя

II. Водитель легкового автомобиля:
4 – имеет преимущество перед грузовиком и велосипедом
5 – обязан уступить дорогу и грузовику, и велосипедисту
6 – обязан уступить дорогу только грузовику
7 – не имеет права двигаться задним ходом

III. Разрешен ли такой маневр?
8 – да 9 – нет

IV. По какой траектории может выполнить разворот водитель «Газели» (разрешенная максимальная масса – не менее 3,5 тонны)?
10 – по любой 11 – только по А
12 – только по Б 13 – ни по одной

массой более 3,5 т (приложение 1 к ПДД). При этом нет оснований для запрещения разворота по обеим траекториям (пункт 8.11 Правил), в том числе вблизи от перекрестка и на трамвайных путях.

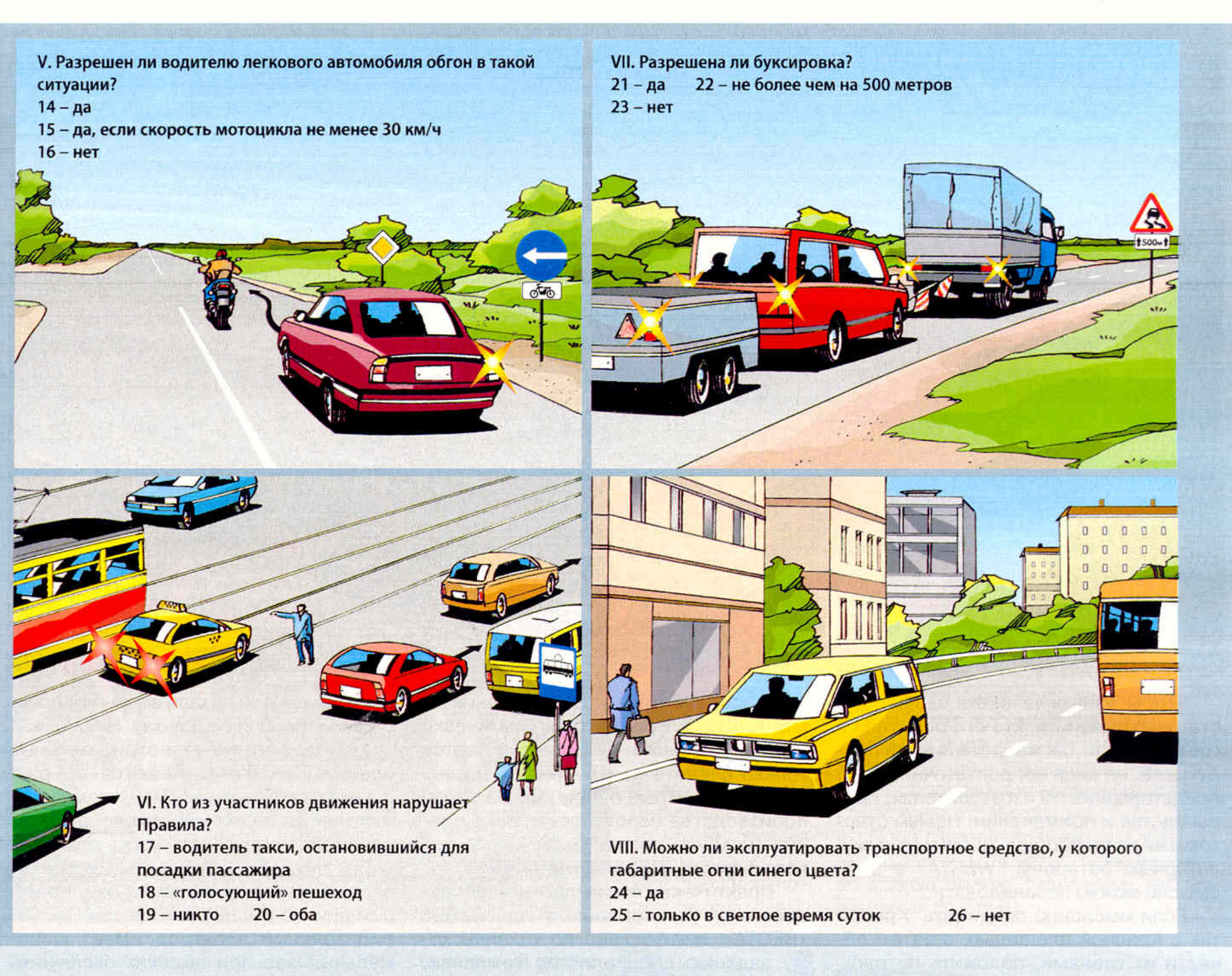
V. Пункт 11.2 Правил предписывает выполнять обгон транспортного средства справа, водитель которого подал сигнал поворота налево и приступил к выполнению маневра. Несмотря на то что движение прямо мотоциклисту запрещено знаками (приложение 1 к ПДД), он никоим образом не предупредил о своих намерениях, следовательно, обгон будет противоречить Правилам.

VI. Пункт 12.4 ПДД запрещает водителям остановку на трамвайных путях. Пешеход же, руководствуясь пунктом 4.8 Правил, в данной ситуации имеет право ожидать такси только на тротуаре.

VII. Знаки предупреждают об участке скользкой дороги, в то время как пунктом 20.4 ПДД буксировка на гибкой сцепке запрещена лишь в гололед. Хотя этот же пункт Правил запрещает буксировать два и более транспортных средств, в данном случае движение следует рассматривать в контексте раздела 20 ПДД «Буксировка механических транспортных средств». Исходя из этого, нарушений в действиях водителей нет.

VIII. Пункт 3.1 приложения к Основным положениям запрещает эксплуатировать транспортные средства, у которых «количество, тип, цвет, расположение и режим работы внешних световых приборов не соответствуют требованиям конструкции транспортного средства». Согласно ГОСТ 8769–75, цвет передних габаритных огней должен быть белым. Кстати, нарушение этого требования влечет за собой административную ответственность по части 2 статьи 12.5 КоАП РФ.

Читательские письма и ежемесячные интернет-конференции убеждают, что тема «голубых огоньков» (ей, кстати, в этом номере посвящена наша экспертиза) раскрыта не до конца. Трудно даже понять, что толкает у нас тысячи автомобилистов изменять цвет передних габаритных огней с белого на голубой (реже – зеленый). Отдельные энтузиасты умудряются даже в поворотники вместо оранжевых ламп поставить голубые! Остается только предполагать, что автомобильная мода – барышня еще более капризная, чем женская… Задачу на эту тему прислал наш читатель **С. Воробьев** из Московской области. Увлечение «голубыми» лампами вместо штатных – это позор для любого нормального автолюбителя, считает он. Такие «художественные» выкрутасы встречаются не только на отечественных автомобилях, но и на приличных иномарках, даже на… машинах стражей порядка! Так значит, это не запрещено?



Ответы на задачи «Экзамена на дому»: 3, 5, 8, 10, 16, 20, 21, 26

I. Водитель легкового автомобиля припарковался ближе 15 метров от места автобусной остановки, обозначенного разметкой 1.17, что запрещает пункт 12.4 Правил. Комбинация знаков, установленная на левой стороне дороги, запрещает на этом участке остановку только транспортным средствам с опознавательными знаками «Опасный груз». Следует, однако, помнить, что в соответствии с пунктом 12.1 ПДД на дорогах с односторонним движением остановка грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т допускается лишь для погрузки или разгрузки.

II. Легковой автомобиль выезжает с прилегающей территории. Согласно пункту 8.3 Правил, его водитель обязан предоставить приоритет транспортным средствам, движущимся по дороге. Велосипедист движется по обочине, которая также относится к дороге. Движение задним ходом не запрещено, так как пересечение проезжих частей не считается перекрестком (пункт 1.2), а поворот, ограничивающий видимость, находится не менее чем через 150 метров от места установки соответствующего предупреждающего знака.

III. Правила не регламентируют выполнение перестроения (в том числе и через полосу), поэтому такой маневр не запрещен. Конечно же, необходимо помнить о приоритете тех водителей, которые движутся по соседним полосам без изменения направления движения (пункт 8.4 Правил). И все же в реальных условиях таких резких перестроений лучше избегать, поскольку оценить ситуацию на нескольких полосах одновременно труднее.

IV. Знак 4.1.1, дополненный табличкой 7.4.1, распространяет свое действие на грузовые автомобили с разрешенной максимальной



ТЕХНОЛОГИЯ

Чтобы узнать человека заочно, достаточно выяснить, кто его родители и где он учился. Так же с различной продукцией: не видя ее, достаточно иметь представление об изготовителях, производстве и применении. Новым стартерным свинцово-кальциевым аккумуляторным батареям WESTA в этом смысле можно позавидовать...

Если мысленно соединить Крещатик с Красной площадью, а затем обнести их стенами, положить потолок, отмыть до блеска пол, поставить внутри самое современное оборудование, вентиляцию, всевозможные лаборатории и в результате назвать все это аккумуляторным заводом «ВЕСТА-Днепр», то можно только частично представить себе значимость и размах нового аккумуляторного завода, построенного в Днепропетровске. В этой картине не хватает только рабочих. Их действительно мало — на территории в 30 000 м² работают всего 340 человек, да и то с такими довольными лицами, будто не на опасном производстве трудятся, а на фабрике по изготовлению эскимо. Еще бы, ведь за весь процесс отвечают электроника и компьютеры. Ручной труд практически не задействован — людям остается только следить за машинами да выполнять нехитрые операции. На таком производстве вероятность брака предельно мала, так как риск человеческого фактора сведен к минимуму.

Практически все импортное оборудование, установленное на заводе «ВЕСТА», изготовлено по техническому заданию специалистов компании. Получено более полусотни сертификатов и патентов.

Для президента МНПК «ВЕСТА» В.А. Дзензерского такой подход к производству не удивителен: ведь он не просто предприниматель, а академик, доктор технических наук, профессор. Это уже шестой завод корпорации «ВЕСТА», построенный под его руководством. Как говорится, «рука набита».

«ВЕСТА-Днепр» — единственный в Восточной Европе аккумуляторный завод, на котором батареи производятся полностью: от корпусов и пластин до высококачественного аккумулятора.

Для каждой детали спецы корпорации изобрели свое ноу-хау. Например:

- Положительные и отрицательные электроды изготавливаются по различным технологиям. При этом положительный электрод имеет существенно более высокую, чем у обычных, коррозионную стойкость, устойчивость к низким и высоким температурам при меньшем расходе свинца. Отрицательный электрод имеет минимальный вес при высоких эксплуатационных показателях. Оба электрода изготавливаются непрерывным методом и с высокой точностью (±1 грамм).
- Конструкция блоков электродов и в целом батареи «ВЕСТА», обеспечивают практически в 1,5 раза большую мощность стартера двигателя, чем обычные батареи. Эти батареи работают при температуре до минус 50°С, когда все другие уже не работают.
- Для сообщения первого электрического заряда батареям (способности в дальнейшем быстро заряжаться и долго разряжаться) изобретатели компании «ВЕСТА» создали уникальную компьютеризированную технологию, позволяю-

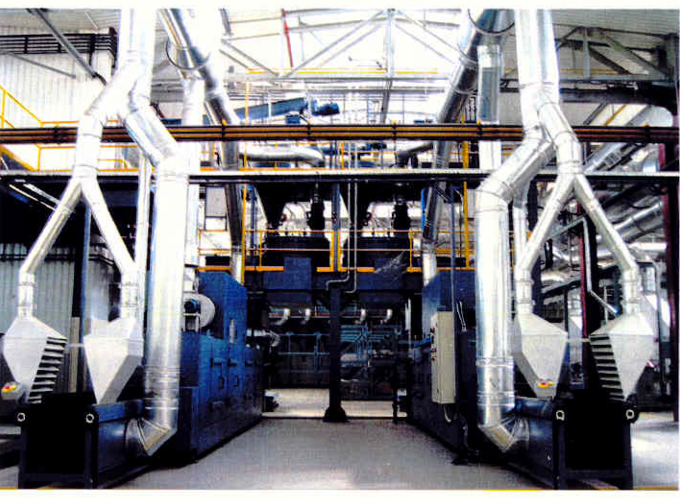
АБСОЛЮТНОЙ НАДЕЖНОСТИ

щую учитывать индивидуальный «характер» каждой батареи и «доводить» каждую батарею до высшей кондиции.

• Батареи для тяжелых условий эксплуатации изготавливаются с применением особых конструктивных и технологических решений, которые гарантируют высокую вибро-, ударостойкость и безопасность аккумуляторов. Это и проклейка электродов и сепараторов специальным виброгасящим компаундом, повышенная прочность корпуса, новое устройство взрывозащиты, применение устройств защиты, применение защиты полюсов и пробок.

• Батареи компании «ВЕСТА» изготавливаются для широкого спектра применений: для профессиональных и любительских режимов автомобилей, для такси и для пенсионеров (т.е. для плохих режимов зарядки и хранения батарей), для городской езды и езды «дальнобойщиков», для сельских дорог и бездорожья. Каждый из этих режимов эксплуатации требует своих





особых решений в конструкции и технологии производства батарей. Поэтому «ВЕСТА» применяет кальциевые и легированные селеном и оловом сплавы для решеток, прокат свинцовой ленты с мелкокристаллической структурой, специальные (впервые в Европе!) методы перфорации структуры решеток без деформационных дефектов, что обеспечивает их соответствие самым жестким испытательным тестам таких известных автоконцернов, как «Тойота», «БМВ», «Форд», «Мерседес».

• И самое главное: специалисты компании «ВЕСТА» не успокаиваются на достигнутом — каждый день идет напряженный поиск лучших решений для блага покупателя.

Используя в производстве компьютеризированное автоматическое оборудование, компания контролирует 100% выпускаемой продукции. Причем «ВЕСТА» знает каждую свою батарею «в лицо», так как, проходя контроль качества, каждая батарея заносится в память компьютера и хранится там 10 лет.

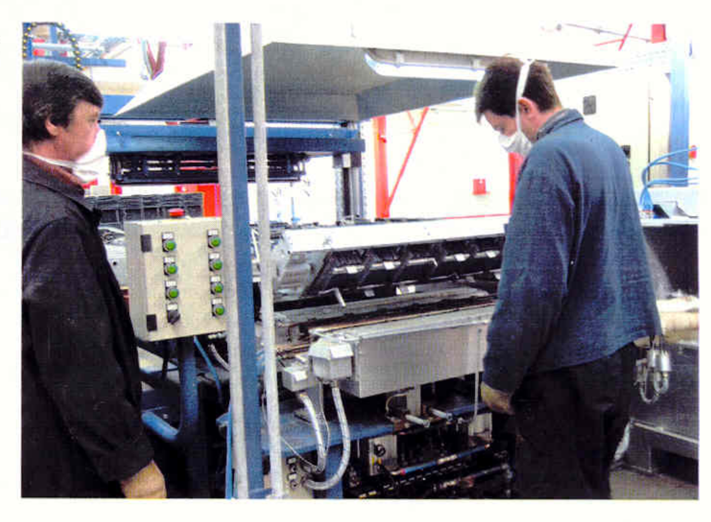
Гарантия на батареи отсчитывается по-честному: со дня продажи, но не более 2 лет от даты производства. Не то что некоторые производители, которые юлят перед покупателем, указывая гарантию со дня пересечения границы.

Общий объем выпускаемой продукции – 3 млн. батарей в год!

Доказательством высочайшего качества является и то, что батареи оптом закупают в Западной Европе, а батареи WESTA для спецтехники поставляются Вооруженным силам Украины — это весомый аргумент.

Корпорация «ВЕСТА» имеет полный замкнутый цикл аккумуляторных заводов: от производства новых батарей до утилизации отработавших.

Пора свыкнуться с тем, что Украина — это Европа (в части производства, во всяком случае, стартерных аккумуляторных батарей).



ЖДЕМ ОТВЕТА…

Поводов для этого письма хватало с избытком. Бесчисленные читательские обращения в редакцию, неуклонный рост жертв на дорогах, знакомство с зарубежной практикой, личный опыт. Все это копилось и, наконец, прорвалось наружу. В № 7 «За рулем» за этот год главный редактор журнала Петр Меньших обратился к министру внутренних дел РФ Рашиду Нургалиеву: «ГАИ нуждается в коренной реформе!» и в отдельном письме изложил свое видение крайне необходимых преобразований в Госавтоинспекции. Вместе с Петром Меньших письмо подписал известный общественный деятель, президент Академии российского телевидения, ведущий программы «Времена» на I канале Владимир Познер. (С содержанием письма можно ознакомиться на нашем сайте www.zr.ru.)

Обращение о необходимости реформ в ГАИ появилось именно сейчас совсем не случайно. Журнал «За рулем» – одно из наиболее информированных изданий в том, что связано с безопасностью дорожного движения, сотрудники редакции находятся в постоянных контактах с



Рисунок Сергея Савилова

НЕКОТОРЫЕ ИЗ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ЗР ПО РЕФОРМЕ ГАИ

1. Создать единую компьютерную сеть с данными на всех водителей, на все автомобили, на все совершенные правонарушения и ДТП. Для этого объединить соответствующие сети Федеральной таможенной службы, МВД, ГАИ, регистрационных ведомств и т.д.

2. Передать функции по регистрации транспортных средств и прохождению техосмотра независимым структурам (государственным или частным) под контролем государства.

3. Разрешить в случае мелких ДТП самим участникам и страховщикам оформлять документы, не привлекая для этого сотрудников ГАИ.

4. Вернуть Госавтоинспекции контроль за исполнением наказаний, обязав органы, исполняющие наказание, уведомлять ГИБДД о результатах.

5. Решить кадровую проблему – поднять зарплату и резко сократить штат ГИБДД. Служить здесь должны только офицеры.

НЕКОТОРЫЕ ОТЗЫВЫ ЧИТАТЕЛЕЙ НА ИНИЦИАТИВУ ЖУРНАЛА НА САЙТЕ www.zr.ru.

■ Мне кажется, многие водители готовы соблюдать все, даже бредовые требования ГАИ (например, знак «40», поставленный зимой и потом забытый до лета). Но пусть эти правила соблюдают ВСЕ. Президент, губернатор, мэр, начальник ГИБДД и т.д.

Гаишники же должны обеспечить соблюдение правил всеми. Для этого не нужны пузатые дорожные манекены, помахивающие палочками, а нужны автоматическая записывающая аппаратура, желание и смелость остановить, например, местного олигарха или губернатора.

Harry

■ По-моему, ГАИ вообще не занимается организацией дорожного движения и в таком виде никакой пользы стране не приносит. Одна «радость»: большая группа здоровых, сильных и (извините) бездеятельных, неспособных к другому полезному труду людей пристроена к месту, где можно прокормиться...

АНДРЕЙ, Новороссийск

■ Мне все больше нравится оранжевый цвет... Что бы там ни говорили о популизме Ющенко, сегодня утром тепло вспоминал его, когда увидел две засады наших гаишников с радарами в кустах на обочине свободного сухого Ярославского шоссе. Рядом было несколько пробок – и ни одного инспектора. Вот так и возникают революционные ситуации...

СЕРГЕЙ

■ Украинский президент совершил ПОСТУПОК!!! Нечего реформировать то, чего не существует. Регулировать движение не хотят, да и не умеют. Протокол о ДТП толком не составят (в журнале сколько публикаций!). Сколько на дорогах ненужных знаков? Даже остановить водителя для проверки, как требует их же инструкция, не могут... Но гонору – иной сержант важнее армейского генерала «рисуется»... Разогнать, отработать новое законодательство (XXI век на дворе!) и создать новую организацию, как в цивилизованных странах.

ВЛАДИМИР

■ Не нужна нам их реформа, она нужна им. Но, боюсь, опять придумают мутанта с какимнибудь забубенным названием, и больше ничего не изменится (или станет еще хуже). Вообще я абсолютно уверен, что эта служба создана только для изъятия у нас денежных знаков.

АЛЕКСАНДР

■ Давайте смотреть реально на вещи. ГИБДД выродилась в хорошо организованную, широко эшелонированную организацию преступников-вымогателей, для которых БДД, по большому счету, до лампочки. Эта структура нуждается не в реформе, а в расформировании. Даже жесткий разгон этой организации был бы меньшим злом по сравнению с ее существованием.

ЮРИЙ

Эта структура нуждается не в реформе, а в расформировании. Даже жесткий разгон этой организации был бы меньшим злом по сравнению с ее существованием.

■ Я дальнобойщик и всегда стараюсь ездить по правилам. Но ведь с нас эти гады берут деньги лишь за то, что мы едем – и все! Если не дашь на посту «за проезд» – загонят на стоянку под любым предлогом. Скажем, показалось, что в каком-то документе что-то неправильно и нужна проверка...

МИХАИЛ

■ Я служил электронщиком в Управлении ГАИ Ставропольского края в звании капитана милиции. Еще пять лет назад мы создали программу «Нарушитель ПДД», которую устанавливали в компьютеры в каждом территориальном отделении ГИБДД. Обновлялась она еженедельно. Представьте, какое это подспорье для «оперов» и «следаков»! Но самое интересное, что руководству все это нужно было для галочки, а на деле все показатели просто подгонялись под АППГ (аналогичный период прошлого года). Реальная работа никому не нужна, нужен «отстег» от каждого экипажа, инспектора, КПМа, РЭО, станции инструментального технического осмотра. Увы, как в любом бизнесе, на первом месте деньги, да на втором и на третьем тоже. Компьютеризация – вещь хорошая и нужная, когда ей пользуются умные люди, а тут надо «капусту рубить»...

АЛЕКСЕЙ

■ Я отработал в московской ГАИ 6 лет. Со службой знаком изнутри. Многое зависит от людей: ГАИ, как и милиция в целом, – это часть народа. Кто-то культурный и вежливый, кто-то хамло, а кто-то вор. Но реформа нужна обязательно! Нынешний инспектор должен на хлеб себе и семье заработать (офицер милиции с 10-летним стажем получает 6000–7000 руб.), при этом на него давит наша «палочная» система (на словах ее якобы отменили, а на деле попробуй не выполни план по составленным протоколам!). Аппарат управления все разбухает и разбухает – начальник на начальнике сидит... Вот и жалуется народ потом на придирки ГАИ.

ВЛАДИМИР

■ Шибко умные гаишники в ответ на все претензии заявляют, что во всех нарушениях виноваты водители. Это у них не юмор такой... Водители действительно нередко ведут себя как «шумахеры» по одной-единственной причине: каждый из них уверен на 100%, что любая – ЛЮБАЯ!!! – проблема с ГИБДД наверняка может быть улажена при помощи нескольких разноцветных бумажек. И уверенность эта – следствие многолетнего опыта, а не фантазии. В сложившейся ситуации, уверен, поможет только полная стопроцентная замена кадров службы. Видимо, Ющенко по сути кое в чем прав: сократить численность должностей дорожных полицейских в несколько раз, упорядочить их обязанности, набрать новых людей, назначить хорошие зарплаты, дать хороший транспорт, компьютеры... Все это реально, и при должном финансировании решить проблему можно было бы за полгода. Только кто этим займется?

Бантапуту

представителями этого ведомства, а главное, за редакцией – многомиллионная армия читателей-автомобилистов, позволяющая постоянно ощущать пульс дорожного движения в стране, настроения его участников, претензии к ГАИ. С учетом всего этого мы пришли к твердому убеждению: сегодня при всем желании реформировать Госавтоинспекцию изнутри невозможно – требуется вмешательство государства, скорее всего на самом высоком, президентском уровне, поскольку речь идет о крупной, охватывающей всю страну силовой структуре.

Система ГАИ была сформирована десятки лет назад в совершенно иных социально-экономических условиях развития общества и с тех пор практически не менялась, при том, что в жизни страны происходили и происходят кардинальные изменения.

Со своими предложениями мы обратились к министру внутренних дел РФ как к члену правительства, в Государственную Думу РФ, администрацию Президента России в надежде на то, что будем услышаны.

P.S. По нашим сведениям, сейчас в аппарате министра идет работа – готовят ответ на наше письмо, но ко времени подписания номера в печать мы его еще не получили. Что же – ждем ответа...

ДЕЛО О БЕСПРЕДЕЛЕ

Окончание.
Начало см. ЗР. 2005, № 8.

Сергей Волгин, Сергей Смирнов

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

В прошлом номере (ЗР, 2005, № 8) мы начали рассказ о тяжелом и неприятном деле, которое нам пришлось вести в Смоленске. Напомним: врач Олег Д. пострадал в ДТП, виновником которого стал наряд ДПС ГИБДД области. Но обвинить пытались самого потерпевшего, причем в ход шли самые грязные методы – подтасовка фактов, прямые угрозы и тому подобное. Итак, продолжаем…

ОТ СЛОВ – К ДЕЛУ

Девятнадцатого января 2003 года на Олега было совершено нападение – прямо как в плохом боевике. Д. возвращался домой поздно вечером и увидел, что к нему быстро приближается человек в черном с каким-то предметом в руках. Поравнявшись с Олегом, он резко ударил им доктора по голове. Тот вскрикнул от боли... Спасло, видимо, то, что неподалеку прогуливали собаку – она громко залаяла, и нападавший убежал.

Уже на следующее утро Олег написал заявления в местные РОВД и прокуратуру, однако… никакой реакции не последовало. Видимо, у сотрудников правоохранительных органов нашлись более важные проблемы..

Спустя несколько дней машину, в которой ехал Олег, остановил наряд ППС(!). После тщательной проверки документов сотрудник милиции, ухмыляясь, поинтересовался: как, мол, успехи в деле об аварии? Олег ответил: вас это, вообще-то, не касается, на что последовала угроза: «Забудь про спокойную жизнь в Смоленске! А на машине и вовсе здесь никогда ездить не будешь!..»

Олег решил – ни при каких обстоятельствах не отступать.

Промышленный суд Смоленска, как мы уже писали, признал Олега виновным в нарушении Правил дорожного движения, а уголовное дело № 12221 («Фальсификация доказательств по гражданскому делу») вскоре было приостановлено: «не установлено лицо, подлежащее привлечению в качестве обвиняемого». Другими словами, правоохранительные органы расписались в неспособности выяснить, кто же именно занимался подделкой схемы дорожно-транспортного происшествия и подписи в ней Д. Об этом сообщил старший советник юстиции С. Кульгавый в ответ на заявление Олега о необоснованности приостановки уголовного дела. Не беремся судить, насколько сложно было для сотрудников прокуратуры найти истинного фальсификатора, но, зная список лиц, допущенных к материалам по дорожно-транспортному происшествию, установить конкретное лицо, оставившее автограф за Олега, нам кажется, вполне возможно. Другое дело, когда нет желания заниматься этим или (не дай бог!) кто-то очень попросил этого не касаться…



Рисунок Сергея Савилова

Олегу ничего не оставалось, как обратиться в Смоленский областной суд с жалобой на неправильное решение о привлечении его к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения. Однако в вышестоящем органе посчитали, что постановление Промышленного суда законно и обоснованно.

ПЕРВАЯ ПОБЕДА

Говорят, черная полоса невезения когда-нибудь заканчивается, и за ней обязательно наступает белая, только вот, судя по всему, Олега всеми силами пытались тащить по черной полосе, причем не поперек, а вдоль… В мае в Промышленный мировой суд Смоленска обратился один из пострадавших в ДТП – Г. Таношин с требованием к Д. о возмещении причиненного материального ущерба. Напомним, что во время аварии, кроме автомобиля Олега и патрульной машины, пострадали еще и «Жигули». Их хозяин и решил взыскать с Олега деньги на ремонт. Д. уже не рассчитывал на справедливость, тем не менее, при рассмотрении дела предоставил суду доказательства того, что все материалы по дорожно-транспортному происшествию сфабрикованы и направлены на то, чтобы выгородить истинных виновников. К удивлению Олега, суд принял во внимание его доводы и назначил в рамках гражданского дела комплексную дорожно-транспортную и транспортно-трассологическую экспертизу, причем не где-то на месте, а в Федеральном центре судебных экспертиз при Министерстве юстиции РФ.

С технической точки зрения, записано в заключении экспертизы, причиной столкновения транспортных средств послужило невыполнение требований пунктов 3.1 и 6.2 Правил дорожного движения машиной ДПС. При рассмотрении дела также выяснилось, что первая «экспертиза» была проведена с нарушением Закона. Смоленский филиал Российской инженерной академии менеджмента и агробизнеса (где она проводилась) не относится к экспертным учреждениям, а сама экспертиза, как мы уже говорили, была проведена без необходимого для этого определения. Кроме того, так называемые «эксперты» Тишин и Ященко не представили никаких документов, подтверждающих квалификацию и право заниматься такого рода деятельностью.

Сама по себе эта «экспертиза» представляла весьма забавный труд. Так, согласно приобщенной к материалам уголовного дела рецензии Центра экспертных исследований (автор – эксперт Смелов, стаж экспертной работы – 23 года), заключение «экспертов» Тишина и Ященко «…представляет собой безграмотный с научной, технической и юридической точек зрения документ, выполненный на примитивном уровне…». Комментарии, как говорится, излишни.

Сотрудники Смоленской о ГИБДД, понимая, что дело принимает совсем не нужный им оборот, выступили с неожиданным заявлением – они, дескать, ехали на неотложное служебное задание. Наряд ДПС, мол, получил по рации сигнал о совершенном преступлении (угоне автомобиля «Ауди-100») и сразу же, включив мигалки и сирену, незамедлительно выехал к месту происшествия. Что же, причина для спешки вполне объективная. Единственное, что не учли дорожные блюстители закона, так это времени случившегося: авария произошла в 17.35, а в журнале учета информации, поступающей в ОВД, заявление об угоне указанного автомобиля датировано «18.00». Вот так работают стражи порядка – на опережение! Не желая сдаваться, гаишники тут же заявили, что авария на самом деле произошла позже, просто время в спешке назвали неправильно. Но выписка из карты вызова скорой помощи подтвердила: бригада медиков была вызвана на место происшествия в 17.39.

«Доказательная база» ГИБДД о виновности Олега таяла на глазах, но у стороны судебного заседания в погонах был могучий козырь: вступившее в законную силу постановление Промышленного суда о том, что именно Олег нарушил Правила дорожного движения и был привлечен к административной ответственности. На это и стали напирать.

Между тем Промышленный районный суд, исследовав все обстоятельства и доказательства по делу, пришел к выводу: виновником указанного ДТП является водитель машины ВАЗ-2106, принадлежащей ОБ ДПС ГИБДД УВД Смоленской области, который, «не убедившись в безопасности маневра, не имея служебной необходимости, двигался на красный сигнал светофора по встречной полосе движения». Кроме того, в ходе судебного заседания выяснилось, что сотрудники ГИБДД использовали недопустимые доказательства виновности Олега в дорожно-транспортном происшествии (в том числе поддельные и подложные).

Наступила долгожданная развязка: исковые требования в отношении Олега оставлены без удовлетворения, а вся сумма ущерба должна быть взыскана с УВД Смоленской области!

Естественно, с таким решением в УВД согласиться никак не хотели и обжаловали его в апелляционном порядке. Но апелляционным определением решение суда было оставлено в силе – без изменений! Представители УВД даже пригласили на допрос свидетелей со своей стороны. Вот только ни на один наш вопрос эти «свидетели» ответить не смогли, ссылаясь на «давность событий». А инспектор, который сидел за рулем милицейской «шестерки», вообще к тому времени оказался уволенным из ГИБДД, и его присутствие на суде носило чисто формальный характер. Короче говоря, на суд апелляционной инстанции «доводы» УВД не произвели никакого впечатления. А по поводу имевшегося решения суда о виновности Олега сработал принцип «непрецедентного права» – то решение вынесли совсем по другому делу и к нашему разбирательству не имело никакого отношения.

После того как справедливость неожиданно восторжествовала (видимо, сказалось и неслыханное упорство, с которым Олег доказывал свою невиновность!), у Д. появилась надежда на возмещение причиненного ему материального и морального ущерба. А также вреда здоровью, причиненного ему и его пассажирке. Не забудем еще, что все виновники того уже давнего ДТП и те, кто «путал следы» и старался запугать доктора, до сих пор не понесли наказания. С нашей стороны уже подготовлены и направлены в судебные инстанции исковые заявления. Так что дело продолжается, и мы намерены освещать дальнейший его ход на страницах журнала. □

НА ГРАНИ РАЗУМНОГО

Рэй Хаттон, председатель европейского жюри CAR OF THE YEAR

В погоне за мощностью и скоростью автопроизводители, похоже, зашли слишком далеко. Кто-то начинает сознавать, что возможности их машин ныне угрожающе превышают умение и навыки вождения владельцев.

Наглядный пример – последняя БМВ-М5. Сей шедевр технической мысли имеет пятилитровый мотор V10, одиннадцатипрограммную роботизированную ручную коробку передач, а в придачу – великолепный набор электронных и механических устройств для облегчения работы водителя. Двигатель достигает невероятных показателей – 507 л.с. – на 107 «лошадей» больше, чем у предыдущей модели. Предшественница оснащалась восьмицилиндровым мотором и имела кнопку «спорт», позволявшую резко обострить реакцию педали газа, а также повысить чувствительность руля и жесткость подвески. Новая модель также имеет подобную кнопку, но надпись на ней гласит: «мощность». Именно она позволяет мотору развивать заявленные 507 л.с. В обычном же режиме компьютер ограничивает максимальную мощность 400 силами.

Разумеется, М5 нашпигована электроникой, включая и последнюю новинку в области активных систем безопасности – динамический контроль стабилизации (DSC) с режимом «М Динамик». На автодроме в скоростном режиме можно заблокировать DSC. Однако на дороге отключать ее неразумно, поскольку машина разгоняется столь быстро и мощно, что легко набирает 160 км/ч на коротких прямых отрезках. На тех же участках другая скоростная машина едва ли разгонится и до 120 км/ч. Такая скорость требует особого опыта вождения и аккуратности. Как и другие БМВ, скорость новой М5 ограничена 250. В противном случае максимальная скорость достигала бы 330 км/ч, а это уже слишком.

Вместе с тем, немецкие автопроизводители, похоже, намерены отказаться от добровольного соглашения об ограничении скорости 250 км/ч. Замечу, что «Порше» никогда не придерживалась «конвенции», равно как и «Бентли», у которого теперь немецкие хозяева. Совсем недавно я ехал по пустому автобану и вдруг обнаружил, насколько легко мой «Континенталь Флаинг Спур», четырехдверная машина весом 2,5 тонны, летит на 275 км/ч. На такой скорости все происходит молниеносно. Но еще больше пугает то, что «Бентли» выходит на этот скоростной рубеж практически незаметно.

Производители машин озабочены той мерой ответственности, которую им придется нести, если их клиент попадет в аварию на сверхвысоких скоростях. Не случайно некоторые навигационные системы уже оснащаются защитой, которую американцы называют «правовым экраном»; она требует от водителя подтверждения того, что работа системы не станет для него отвлекающим фактором во время движения. И теперь только вопрос времени, когда вам придется расписаться в отказе от своих прав, прежде чем рискнуть войти в зону предельных мощностей автомобиля.

«Бугатти-Вейрон 16.4» считается самым скоростным автомобилем в мире, и он тоже оснащен ключом максимальной скорости. В 2001 году Фердинанд Пиех, будучи главой группы «Фольксваген», торжественно заявил, что машина будет иметь двигатель мощностью 1001 л.с. и сможет развивать 400 км/ч.

Для конструкторов это заявление стало настоящей головной болью и одной из причин того, что выпуск «Вейрона» задержался на два года. На деле оказалось, что для достижения пресловутых 400 км/ч от восьмилитрового 16-цилиндрового двигателя потребуется более чем 1001 сила, а главное – огромная скорость при определенных условиях вызывает серьезные проблемы в плане устойчивости, а значит, безопасности автомобиля.

В конце концов было решено оптимизировать аэродинамику для скорости 370 км/ч. Но для подобных скоростей машину следует подготовить. А для этого остановиться и повернуть специальный ключ на приборной панели. Тогда автомобиль «припадет» к земле, заднее антикрыло примет почти горизонтальное положение и выдвинутся закрылки передних колесных арок для снижения воздушного сопротивления. Однако едва водитель коснется педали тормоза, конфигурация машины возвращается к нормальному режиму. Чтобы выйти на сверхскорость, надо остановиться и снова перевернуть соответствующий ключ.

Производители «Бугатти» не отговаривают супербогатых клиентов от попыток пробовать это дома, но все-таки рассчитывают, что те, кто собирается использовать «Вейрон» по максимуму, станет делать это во время специальных сессий на полигоне «Фольксвагена».

Итак, перед нами очередной пример того, как на конструкцию автомобиля способны влиять не только законы физики, но и своего рода общественный договор, продиктованный тревогой за человеческую жизнь. В конце концов, она по-прежнему ценнее любого суперкара.



«Бугатти-Вейрон»: большие скорости – большие проблемы.

ГОРОД ПОД МОРЕМ

Михаил Колодочкин. Фото автора

«В десять часов – Русский музей, в тринадцать – обед, в пятнадцать – Эрмитаж, в восемнадцать – Кунсткамера, в двадцать один – отплытие…»

Репродуктор гида трещит без умолку… Господа, вы что – с ума все посходили в ваших турагентствах? Да невозможно за пару школьных уроков понять ни Блока, ни Достоевского – нет, не полюбить, а хотя бы просто понять! А вы хотите с наскока показать гостям Питер – этот самый фантастический, самый необычный и невозможный город мира! Город, который Пушкин увидел «под морем», а Блок – «над бездной»…

Чтобы увидеть и полюбить Питер, не спешите на типовую экскурсию! И вообще – попав сюда, постарайтесь не торопиться: ведь «служенье муз не терпит суеты», а Петербург – не антикварная лавка на открытом воздухе. А если разрываться на части между Эрмитажами, закусочными и магазинами, то город Петра может навсегда запомниться вам холодным и неуютным, мрачным и неприветливым, промозглым и грязным. На самом деле все не так – просто знайте: Петербург на вас обиделся.

Питер – город настроения: он всегда и для всех разный. Даже Александр Сергеевич видел в нем то «скуку, холод и гранит», то «полночных стран красу и диво». Хотите полюбить его – поверьте в сказку. Да и не понять вам иначе, как умудрились предки воздвигнуть город против всех законов здравого смысла! Не могли они построить здесь ни одного дома – все тонуло. И возвели город-призрак на небе, а потом осторожно опустили на землю. Болото сдалось…

Красивая сказка – наверное, так все и было… Да тут все сказочное: к примеру – что такое Нева? Река, говорите? Тогда отыщите ее начало! А кто такой Петр IV?



Львов в Питере по-прежнему много. И в пригородах тоже.

Ни в каком Версале вы такого не увидите. Недаром говорили, что творению Растрелли не хватает… дорогого футляра!



Питер зарождался именно там – на Заячьем острове. Кстати, сейчас здесь сидит «Петр IV» – шемякинский памятник основателю города. Есть и другое прозвище – Медный Сидень…

Когда гуляют выпускники различных военных заведений, жди сюрпризов. На сей раз Екатерина Великая получила от них в подарок фуражку на голову…

«Мосты повисли над водами…» Новейший мост через Неву пока не имеет имени – зато он тут самый длинный и самый высокий. И к тому же – неразводной.

В самом «трамвайном» городе мира, конечно же, бывает и такое – рельсы в никуда. Но знаменитым питерским трамваям это ничуть не мешает.

Вообще-то это не петровские шутихи, а работающие водяные часы в центре города. Но новому поколению все равно весело.



Любителям красивых оград и садово-парковых скульптур – налево, в Летний сад. Почитателям бога войны – направо, на Марсово поле. Приверженцам мистики – прямо, в Михайловский замок. А по диагонали на Фонтанке сидит вечно пьяный Чижик-Пыжик – он рад всем.

Суворовцы – ребята серьезные, но и они любят мороженое.

«Он из Германии туманной привез учености плоды…» Этим немецким туристам Петергоф явно нравится.

Между прочим, иностранных туристов все чаще привозят не только к Исакию или в Петропавловку, но и… в книжный магазин! Без покупок они отсюда не уходят.

Зайдите в Петропавловку… И почему злой разбойник Бармалей обрадовался, когда его из Африки повезли сюда? Не потому ли, что здесь есть улица его имени?

Движение в городе тоже сказочное… А своими парковками Питер распорядился по-царски: тряхнул плечами и разлетелась толпа мздоимцев, торгующих городским асфальтом! Аж до Москвы долетела – здесь эта шушера в своей стихии. Зато в Питере теперь можете оставлять свой экипаж хоть напротив Русского музея, хоть у Александринки.

Разный город. Для каждого – свой. На свае у Петропавловки сидит зайчик: остров-то Заячий… Попробуйте попасть в него монеткой – это куда сложнее, чем в Чижика-Пыжика на Фонтанке. Прикиньте количество пролетов у моста Лейтенанта Шмидта – говорят, что государь, желающий ускорить строительство, за каждый сданный пролет повышал инженера в чине. Еще говорят, что тот быстренько пересмотрел проект и дослужился до генерала… А вон маленький мостик – Кокушкин: там когда-то стоял с Онегиным его творец. Стоял, опираясь э-э-э… задом о гранит – так изящно он сам изволил выразиться.

– «Зенит» – чемпион! – весело машут флагами из проезжающей по Невскому кавалькады.

– Быть Петербургу пусту! – звучит сквозь века голос Дуси Лопухиной.

Понять бывшую Первую Леди можно – и не такое скажешь, когда тебя, законную царицу Всея Руси, сердитый муж сгоняет с трона в монастырь. В сказке бывает всякое… Но не сбыться злобному пророчеству до тех пор, пока стерегут город Петя На Савраске, Чугунный Задник и Обормот На Бегемоте. Императоры Петр I, Николай I и Александр III на народные прозвища не обижаются.

И пока эти три всадника на посту, никакие наводнения и перестройки Питеру не страшны. □

ГЛОТОК АДРЕНАЛИНА

Вадим Крючков. Фото: Александр Батыру, Александр Кульнев

Умеет же шеф озадачить! Сидели всей редакцией, сдавали в номер материалы, никого не трогали. А тут – нате-ка! Организуйте гонку для сотрудников журнала. Да не простые там покатушки, а что-то солидное. Назовем это «Кубок главного редактора» – ни больше ни меньше. Чтобы и борьба бескомпромиссная, и бодрящий отдых от сидячего образа жизни, и зрелище отменное!

Ничего подобного за всю историю редакционных соревнований не было – настоящая гонка по регламенту РАФ.

Понятно: раз борьба – служебную и личную технику крушить не стоит. Что же остается? Картинг! Вот вам лучшая профессиональная трасса «Маяк» в подмосковной Икше, отборочные заезды на прокатных картах, а дальше «спорт без мишуры» для лучшей десятки – финалы на боевых машинках класса World Formula.

Все бы ничего, только как уравнять шансы пилотов? «Зарулевская» команда хоть и дружная, но разнокалиберная. Ездить умеют все, но в картинге одно из основных условий успеха… вес гонщика. А у нас разброс от 50 до 130 кг. Для одних и «прокатные» 9 л. с. – комета, а для других 15 «лошадей» профессионального карта маловато будет.





Флаг «За рулем» поднимает ведущий нашей рубрики в журнале «Вторые руки» – Анатолий Сухов. Кстати, картинг – его хобби.

«Умру, но газ не сброшу!» К старту на боевом карте готовится заведующий отделом эксплуатации Вячеслав Субботин…

Сколько радости приносят картинговые синяки и шишки. Все довольны. Проигравших нет.

Субботин действительно газ не сбросил! Результат – первое место на прокатном карте в «легком» зачете.



Наконец-то вырвался на волю. В кои-то веки редактор-юрист Сергей Волгин сменил кресло в зале суда на сиденье карта.

И ведь придумали! Поделили пилотов на два зачета: «легкие» и «тяжелые». Да так, чтобы личные достижения отражались на командном зачете. Победить мог лишь тот отдел, сотрудники которого (и «легкие», и «тяжелые») ехали быстро.

Ох и веселая получилась гонка! «У вас, как у профи, – ярких эпизодов не сосчитать!» – констатировал главный судья Юрий Ставровский. Между прочим, заслуженный тренер, в прошлом работавший со сборной страны. Не менее важной была для нас и оценка заказчика, в данном случае Главного. Он, кстати, выступал отнюдь не в роли стороннего наблюдателя – рубился на равных и с «легкими», и с «тяжелыми». А потом, когда подсчитали неизбежные «довески» картинга – синяки, шишки и намятые ребра, осчастливил: отныне наш «Кубок» станет ежегодным! Кто ж будет против, но почему так редко? □

Наш самый опытный испытатель Анатолий Карпенков. Профессионалу возраст не помеха – он призер в зачете «тяжелые», а отдел испытаний, науки и техники – лучшая команда.



Им удалось обуздать боевые карты класса World Formula. Победитель Анатолий Сухов, призеры – редактор интернет-отдела Максим Гомянин, заведующий отделом спорта Вадим Крючков.

ОТ «БЕЛОЙ МОГИЛЫ» К «ОТЦУ ЯБЛОК»

Андрей Морозов.
Фото автора
и Владимира Северного

Казахстан – страна уникальная. Об этом услышишь в каждом телерепортаже, прочтешь в каждом путевом очерке. Но если представится возможность увидеть это самому, впечатления очевидцев перед собственными просто померкнут. Корреспондент «За рулем» проехал 2500 километров на «Шевроле-Ниве» – от Астаны до Алма-Аты.

ЭЛЕКТРОННЫЙ МИРАЖ

...Трудно себе представить что-либо безотраднее и безжизненнее этой глинистой степи; дни и недели путник видит вокруг себя все то же безбрежное, как море, и голое, как ладонь, пространство; куда ни посмотришь, все та же, уходящая до горизонта, безводная серая степь, покрытая синим куполом безоблачного неба. Изредка из-под ног верблюда выпорхнет грязно-серый, как глина, степной жаворонок, еще реже мелькнет на горизонте и растает в колеблющемся воздухе силуэт антилопы-сайги или тяжело поднимется с растерзанного трупа верблюда стая грифов, и опять на многие версты полное отсутствие жизни; встреча с караванами или кочующими киргизами является очень редким, крупным событием...

(«Полное географическое описание нашего отечества». Дорожная книга под редакцией В.П. Семенова-Тянь-Шанского. Том XIX. Туркестанский край. Составил князь В. Массальский. С.-Петербург. 1913 г.)

– Братцы, че-то не то, – оторвавшись от чтения почтенного путеводителя, я с заднего сиденья глянул на приборную доску «Шеви-Нивы».

– В каком смысле? – поинтересовался основной водитель нашего экипажа – Олег.

– Мы все едем, едем по этой пустыне, а бензин у тебя только прибывает. – Ну посмотри, – тычу пальцем в жидкокристаллическую цифру на панели, – когда отъезжали от Джезказгана, было 20 литров. Проехали уже пять часов, не заправлялись, а теперь 39. Че-то не то, я вам говорю.

Олег как-то странно смотрит на меня, Саша, третий член нашего экипажа, крутит пальцем у виска:

– Это не счетчик топлива. Это – термометр!

Мы ржем, как трио диких мустангов. «Купил» я ребят задешево!

На третьи сутки пробега, после тысячи километров движения в колонне все начинает надоедать. Особенно в пустыне. Машина, словно опытный верблюд, тихонечко урчит, выдавая свои законные «40 в час». А ты начинаешь кемарить, окутываемый патокой липкой жары. С утра проехали уже 300 километров, а перед капотом еще 400 – норма, определенная руководителем экспедиции на сегодня.

Еще через час термометр фиксирует температуру за бортом +42°. Кондиционер у нас не работает. У единственного экипажа из тринадцати! Ну, со мной так всегда случается.

Водитель получает по рации команду, и колонна, подняв клубы пыли, тормозит. Мы растянулись на добрых полкилометра по грейдеру – дороге, накатанной грузовиками в солончаках. Яркие машины покрывает тонкий слой ржавой пыли – мельчайшего песка, который противно хрустит на зубах. Добредаю до технички, получаю на нашу троицу воду. Она уже теплая, но другой до вечера не будет.

– Смотри, Андрей, смерч! – водитель указывает куда-то к линии горизонта.

Смерч растворяется так же внезапно, как и появился. Ветер стихает. Становится неприятно тихо. Вспоминаешь задорных составителей советских путеводителей, что утверждали – пустыня дышит, пустыня плачет, пустыня поет. Молчит она, пустыня! Тревожно молчит.

Возвращаюсь к машине, меня ждут шуткой:



Как нам дороги подджезказганские вечера!

До ближайшего поста ГАИ даже на ишаке не доскакать!

А ты, «Нива», сможешь сорок дней без воды и бензина?



Михалыч, принимай аппарат! Махнул не глядя!

– Глянь: еще «пять литров» прибавилось!

Плюс 47 по Цельсию – невозмутимо фиксирует электронный прибор. Пытаюсь пошутить:

– Не пора ли выключить печку в салоне…

Мы заливаем в бак последнюю канистру. Больше бензина у нас нет. Становится не по себе – до Кзыл-Орды по карте еще километров двести. И опять уныло гудит двигатель, опять машина скачет по ухабам грейдера. Еще через три часа тряски жара, если верить электронике, потихоньку спадает. Вот только количество литров, оставшихся в баке, уменьшается быстрее температуры. На душе тревожно…

– А теперь нас ждет обещанное утром чудо, – весело вещает рация.

Что это? Мираж? Посреди пустыни, на небольшой площадке стоит сияющий рекламными наклейками бензовоз. Рядом – микроавтобус. В нем – вода. Прохладная, самая вкусная в жизни. Простая родниковая вода в пластиковых бутылках. Казахи славятся гостеприимством и предусмотрительностью.

Счастье-то какое!

ГЕРОИ ВСЕГДА ИДУТ В ОБХОД

Степные пространства Туркестана населены киргизами-казаками (киргиз-кайсаками), которые сами себя называют казаками – бесприютными, вольными людьми. Киргиз-казак отличается живым, общительным и веселым характером. Он находчив, сообразителен и


Холодное шампанское – лучшее средство от жары.

сравнительно честен, но лукав и хитер. Добродушие, гостеприимство и уважение к старикам принадлежат к числу коренных качеств киргиз-казака. Точно так же, как любопытство, беспечность и склонность к лени, бражничанию и сплетням. Киргиз-казаку ничего не стоит проскакать несколько десятков верст по степи с единственной целью поделиться ничтожной новостью с соседями. Всякая весть быстро, как по телеграфу, становится известна в степи и нередко искажается прикрасами до неузнаваемости.

(«Полное географическое описание нашего отечества»)

…Из выпусков новостей о нас уже знал весь Казахстан. Колонна двигалась по центральным улицам молодой столицы. Прохожие останавливались. Постовые с жезлами отдавали честь. «Неплохое начало», – подумал я.

– В Астане гаишники стараются вообще без повода машины не останавливать, – рассказывал водитель Олег.

– Получают хорошо?

– Бояться! Сюда, в Астану переехали из Алма-Аты все чиновники. Но ездить на дорогих машинах не рискуют – оставили все в старой столице. Представь, тормознет гаишник какой-нибудь «Акцент», а в нем – депутат или министр. А, начальство не уважаешь! Скандала не оберешься!

«Интересно, – думаю, – а если Россия столицу в Питер перенесет, неужели и наши свои «мерседесы» в Москве оставят?!»

За 150 лет киргиз-казаки в русском языке превратились в казахов. А Астана с казахского переводится просто – столица. Названию этому, как, собственно, и новой столице, всего восемь лет. Хотя еще в начале XIX века русские основали здесь крепость Акмолинск («Ак-мола» – в переводе белая могила).

Теперь президент Назарбаев решил перенести главный город с юга в центр. Из приятной прохлады горного климата чиновники всех мастей вынуждены переселиться в жестокую континентальность степи. Зимой в Астане морозы под тридцать и полутораметровые сугробы снега. Летом – жарища и ни дождика. Сегодня население Астаны уже приблизилось к миллиону…

Наша колонна, уточняя маршрут, выскакивает на трассу Астана–Алма-Ата. Современнейший хайвэй, говорят, позволяет доехать до Алма-Аты часов за двенадцать. Между прочим, 1250 километров. В Астане нажимаешь на газ, перед Алма-Атой – на тормоз – так шутят местные водители. Трасса в идеальном состоянии – сам президент частенько совершает по ней путешествия из столицы в столицу. И наш караван показал на вседорожниках неплохую скорость – в среднем первые 270 километров пути мы шли 120 км/ч. Президентский комфорт на дороге закончился в Караганде. Колонна наша свернула с прямой дороги и ушла восточнее – на Джезказган. Нам нужно преодолеть глинистую пустыню с ее жарой и разбитым грейдером, выскочить у Кзыл-Орды и доехать до Туркестана. Там начинался последний этап автопробега, проходивший по дорогам, некогда составлявшим часть Великого шелкового пути. Именно здесь, на дороге из Чимкента в Туркестан в 1909 году впервые появилось автомобильное движение в Средней Азии.

ЗАВЕЩАНИЕ ТИМУРА И ЗАВЕТЫ КНЯЗЯ

Сначала на нашем пути возник старинный Туркестан со знаменитой мечетью XIV века, которую приказал построить легендарный завоеватель Тимур Тамерлан. Сам он умер неподалеку от Туркестана, но тело завоевателя было перевезено в Самарканд. По преданию, если гробница Тамерлана бу-

Это – не редкий кадр, это – всего лишь смерч.



Джезказган – столица пустыни.

дет открыта, на следующий же день случится страшная беда. Ее открыли один-единственный раз – по приказу Сталина это сделал скульптор-антрополог Герасимов. Крышку гроба Тимура подняли вечером 21 июня 1941 года…

В туркестанской мечети хранится уникальный сосуд – двухметровая в диаметре «чаша», вылитая по приказу Тимура. Сегодня, чтобы прикоснуться к «чаше Тимура», приезжают тысячи паломников. Это, говорят, приносит удачу. Каюсь, я тоже прикоснулся к граалю Тимура. На всякий случай. Ведь в нашей колонне 13 вседорожников, а стартовали мы 13-го числа в 13 часов…

У туземцев город Верный (основан в 1855 году) до сих пор известен под именем Алматы («яблочное отечество», «отец яблок»). Верный славится своими яблоками (апорт), которые действительно достигают здесь больших размеров и бывают очень нарядны. Благоустройством Верный не отличается; улицы широки и хорошо распланированы, но не мощены и покрыты толстым слоем пыли, осенью пыль превращается в невылазную грязь… («Полное географическое описание нашего отечества»)

Вечерняя Алма-Ата по-особенному пахнет. Запах асфальта и аромат цветов. Цивилизации и природы. Почему-то после недели пустынных дорог этому городскому запаху асфальта ты даже рад. Рад и первому светофору, и первому подрезавшему тебя водителю. Первой пробке, уныло плетущейся по современному проспекту Абая.

Уже через мгновение ощущаешь себя горожанином «в своей тарелке». И сам подрезаешь, сигналишь, ворчишь на зазевавшихся «чайников».

Автопробег завершается под блицы фотокамер. Традиционным для автомобильного спорта шампанским. Которое не пить – им обливаются те, кто прошел эти 2500 километров.

После пресс-конференции, уже за широким восточным столом, друзья попросили сказать тост. А что было говорить, все уже сказано! Что пробег прошел на «пятерку». И тогда я открыл свою дорожную книгу и, подняв бокал, прочитал слова, написанные князем Массальским сто лет назад:

«…Огромному большинству Туркестан до сих пор рисуется как отдаленный, мало известный край, где в чужой обстановке, при тяжелых условиях приходится поневоле жить русским, заброшенным судьбой на далекую окраину. Мы отлично знаем Западную Европу, многие из нас побывали в Алжире, Египте и Америке. Но русских... совершивших по своему желанию поездку в Туркестан, очень и очень немного. Причины этого явления общеизвестны: «мы ленивы и нелюбопытны». Чужое нередко нам ближе к сердцу, чем свое, а издавна проторенные дороги привлекательнее, чем малоизвестные пути. И чем скорее такое положение вещей изменится, тем скорее осуществится наша цивилизаторская миссия в Средней Азии, тем сильнее укрепится престиж русскАго имени среди еЯ туземнАго населения…» □

ЕСЛИ ЦЕНЫ СМЕШНЫЕ, ТО И КАЧЕСТВО - ОБХОХОЧЕШЬСЯ!

Я не настолько богат, чтобы покупать дешевые вещи
(Английская пословица)

3 условиях рыночной экономики конкуренция на любом рынке должна способствовать улучшению качества предлагаемой покупателю продукции. В данном утверждении речь идет о добросовестной конкуренции, а также производителях и продавцах, дорожащих своей репутацией. Однако в современной России часто можно наблюдать ситуацию, когда недобросовестный производитель стремится снизить цену своего продукта всеми доступными способами, в том числе и в ущерб качеству производимого товара.

акова, к сожалению, ситуация и на ынке запасных частей к автомобиям КАМАЗ. В целях сокращения свох затрат многие производители заастую пренебрегают элементарныи требованиями технологического роцесса. Часто запчасти изготавлиаются с серьезными отступлениями т конструкторской документации роизводителя автомобилей КАМАЗ, ля которых, в принципе, и предназначена данная деталь. Особенно эти тклонения касаются материалов, рименяемых в производстве. Неедко в погоне за сверхприбылью дае легальные (не говоря уже о «сеых») производители максимально нижают свои затраты, используя место дорогостоящих материалов ешевые, но вместе с тем и менее каественные заменители.

отребитель, как правило, не может а глаз определить используемый роизводителем материал, а, следоательно, не видит и разницы между вумя одинаковыми на вид, но различыми по цене деталями. Выбирая деевую запчасть неизвестного «серо», а иногда и известного, производиля, покупатель становится невольым «испытателем» приобретенных еталей. Как правило, результат таких спытаний можно описать известным оризмом: «Ремонт - это замена одх неисправностей другими».

оздавая автомобиль, конструкторы АМАЗа закладывают в чертежи и рмы, которым должна отвечать едназначенная для этого автомоиля запчасть. Соблюдение всех рм конструкторской документации и производстве запчастей к автообилям КАМАЗ способствует увелинию срока его службы, безопасности и экономичности. С целью помочь потребителю разобраться в разнообразии на рынке деталей цилиндропоршневой группы, а также в их соответствии стандартам, заложенным в конструкторской документации (КД) КАМАЗа Научно-технический центр ОАО «КАМАЗ» провел сравнительные испытания деталей, наиболее часто встречающихся на рынках г. Набережные Челны - родине автомобилей КАМАЗ.

ПОРШЕНЬ. В этой группе деталей проверку на соответствие конструкторской документации проходила продукция ОАО «Мобил-Моторс» г. Киев и ООО «Камский моторный завод» (г. Набережные Челны). Название Камского моторного завода поначалу может ввести в заблуждение неискушенного потребителя, однако данный завод не имеет отношения к производству двигателей к автомобилям КАМАЗ, поэтому важно не путать его с настоящим производителем двигателей - ОАО «КАМАЗ-Дизель», входящим в группу компаний ОАО «КАМАЗ». В результате анализа полученных при испытании данных конструкторы НТЦ определили, что поршни ООО «Камский моторный завод» и ОАО «Мобил-Моторс» имеют «овально-бочкообразный профиль, по высоте отличающийся от заложенного в чертеже». На всех испытанных поршнях применена не соответствующая заложенной в конструкторской документации КАМАЗ овальность, с увеличенным значением на юбке поршня и уменьшенным значением в верхней его части.

Размеры канавок под верхнее компрессионное кольцо у всех поршней ОАО «Мобил-Моторс» (г. Киев) имеют отклонения в большую сторону от заложенных в КД КАМАЗа размеров. У тех же поршней канавки под второе компрессионное кольцо имеют меньший размер, чем это необходимо по конструкторской документации. Размеры канавок под маслосъемные кольца, у поршней киевского производства, так же как и под верхнее компрессионное кольцо - завышены. Такое несоответствие размеров будет способствовать неплотному прилеганию поршневых колец, что вызовет увеличенный расход масла при работе двигателя с такими поршнями.

На поршнях киевского производителя «Мобил-Моторс» обнаружены заниженные размеры отверстия под поршневой палец.

Что касается применяемого при производстве поршней материала, то конструкторами КАМАЗа заложено использование высококремнистого сплава АК18, дополнительно легированного медью, никелем и титаном. Такое сочетание сплава и легирующих добавок увеличивает ресурс важной для работы двигателя детали. Однако ни один из рассматриваемых производителей не использует данный сплав. Связано это с высокой трудоемкостью в его обработке и стремлении этих производителей к экономии, а значит, получению сверхприбылей за счет покупателей.

Киевские поршни изготовлены из сплава АК12М2 с отклонениями по никелю и магнию, что согласно отчету об испытаниях не соответствует требованиям чертежа. Макроструктура алюминиевого сплава не удовлетворительна из-за наличия рыхлот и шлаковых включений. Медно-никелевый чугун вставки имеет заниженное содержание хрома. Микроструктура чугуна вставки не соответствует требованиям по форме и характеру расположения графита.

Поршни Камского моторного завода изготовлены из сплава АК12М2МгН, что также, как и в случае с ОАО «Мобил-Моторс», не соответствует требованиям чертежа. Сплав АК18, указанный в конструкторской документации значительно превосходит сплавы АК12М2 и АК12М2МгН по всем важнейшим рабочим характеристикам: статической и динамической прочности, твердости, жаропрочности, более низкому коэффициенту линейного расширения и, как следствие, более высокой износостойкости, то есть более длительному ресурсу использования детали.

Вывод, сделанный специалистами Научно-технического центра «КАМАЗ» по исследованному виду продукции, гласит: «Поршни ОАО «Мобил-Моторс» и поршни производства Камского моторного завода не соответствуют конструкторской документации. Применять на автомобилях КАМАЗ не рекомендуется.

А.Кузнецов.

Всегда ли хамство – хамство? Плоха ли новенькая «Волга»? Где печатают липовые документы? Смотрите – УАЗ на гусеницах! Супертермостат с Ульяновского завода! Новая маркировка шин! В общем, посетите почтамт первого осеннего месяца!

ТОРОПЯТСЯ НЕ ТОЛЬКО ХАМЫ

Написать меня побудили обращения читателей в журнал по вопросам вежливости на наших дорогах. Почти все эти письма объединены одной идеей: понятие «вежливость» – это что-то сродни «пропусти хама». Но это же неправильно!!! На дорогах много неопытных водителей (все когда-то ими были), да и те, кто торопятся, тоже не обязательно «хамы». Может, они действительно опаздывают! Я считаю, принципиальное нежелание кому-либо уступать дорогу – тоже разновидность хамства. Вред от этого порой несоизмеримо больше, чем от хамства. Нужно, например, сделать левый поворот, а по встречной полосе сплошной поток машин. Ведь не перепрыгнешь его. Остается только уповать на то, что найдется вежливый водитель, который притормозит и пропустит. Стоишь, ждешь, а сзади, как снежный ком, растет пробка. А если в твоей машине еще и ребенок с разбитой головой, вы спешите в травмпункт, а во встречном потоке сплошь принципиальные?

Что касается хамов, так это общая проблема. И нежелание уступать может обернуться неприятностями для других участников движения. Опять-таки приведу пример. Обгоняет такой «хам» по встречной полосе, а ему навстречу машина, в которой семья с детьми. Он начинает вклиниваться перед вами, вы его не пускаете и в результате – лобовое столкновение со всеми последствиями. Поэтому правило трех «Д» (ДАЙ ДУРАКУ ДОРОГУ) остается одним из основных. Вежливость и предупредительность должны стать нормой поведения в любой ситуации.

МИХАИЛ АВЕРЬЯНОВ, МОСКВА

Что выпадает из «Волги»?

■ По фактам, приведенным в статье «Что впадает в Волгу» (ЗР, 2005, № 6), о недопустимой твердости шарниров рулевых тяг в ОАО «ГАЗ» были проведены тщательная проверка технологии, деталей на отозванных автомобилях, закупка деталей на рынке автозапчастей.

Технология изготовления пальца шарнира рулевой трапеции предусматривает двукратную термическую обработку… с последующим 100%-ным контролем качества термообработки после каждой операции. Термообработка производится в разных цехах, детали попадают на сборку только в технологической таре. Учитывая данную технологию, попадание «сырых» деталей на сборку шарниров исключено.

…Рекламаций от потребителей по подобным дефектам не поступало за весь период выпуска автомобилей ГАЗ-3110 (31105) и ГАЗ-3102. Сотрудниками службы безопасности ОАО «ГАЗ» проведена закупка на рынке автозапчастей г. Н. Новгорода восьми шарниров рулевой трапеции и трех пальцев шарниров к автомобилям из числа деталей, реализуемых на рынке. Комплексная проверка данных запчастей показала, что ни одна из деталей не является продукцией ОАО «ГАЗ» – при этом все они имели недопустимые отклонения от нормы.

С учетом вышеизложенного можно однозначно утверждать, что исследованные шарниры не производились ОАО «ГАЗ» и относятся к контрафактным деталям.

С уважением, пресс-секретарь – начальник управления по связям с общественностью ОАО «ГАЗ»

С. ЛУГОВОЙ

Прим. ред. Остается понять, что же происходит с новой машиной на пути от нижегородского конвейера до столичного автосалона. Напоминаем, что на исследованном автомобиле были также обнаружены и некондиционные тормозные диски.

Вот когда в новеньких «волгах» отсутствует ДМРВ или термостат – это прикольно. А твердость не та – тьфу, ерунда.



■ Вот когда в новеньких «волгах» отсутствует ДМРВ или, скажем, термостат – это прикольно. Сколько таких случаев было, газовцы сами знают. А твердость не та – тьфу, ерунда.

КАРДАН

■ Я балдею от отечественного автопрома...

УКРАИНЕЦ

■ Нормальная тачка досталась, чего удивляться-то? На первом ТО поменяй все и езди спокойно. Это они до коробки еще не добрались. И не поняли, что краска через год облезет повсюду.

ДИМА, МОСКВА

■ «Волга» – это что... При цене в 7,5 она – большая, и мотор 130 л.с., и ГУР в базе. Плюс с последней «мордой» выглядеть получше стала. Если бы не ужасный звук выхлопа и не специфика поведения на дороге значительной

Бизнес по-нашенски

■ Новенький УАЗ периодически перегревался. Решил, что неисправен термостат – плюнул на инструкцию, запрещающую вскрывать его крышку, и полез внутрь. Вместо термостата там стоит шайба с двумя дырками и болтом посередке. Слава новаторам! С уважением,

СЕРГЕЙ ДЕККЕРТ, ВЕНЁВ ТУЛЬСКОЙ ОБЛ.



■ Прочитал в июньском номере статью «Вор выходит из тени» (ЗР, 2005, № 6). Ничего удивительного. Между прочим, я работал в типографии, где подпольно печатали и печатают по сей день фальшивые права, талоны техосмотра и бланки ОСАГО. Адрес типографии посылаю в редакцию. Печатают фальшивки ночью – с 23-00 до 6-00, а вывозят рано утром на синей «Волге», красной «девятке», синей «Газели» и синем же «Пассате». Надеюсь, моя информация поможет разоблачить мошенников.

АЛЕКСАНДР П., МОСКВА



■ Здравствуйте! Вот вам гусеничный вездеход «Ухтыш». С уважением,

zgtz

части ее водителей, то были бы цветочки. А вот разродиться в 2005 году машиной особо малого класса – спереди старой «Корсой», сзади просто огрызком, в профиль беременным «Символом», да пытаться впаривать это чудо, из которого опять течет «Тосол», дороже «Рено» – вот это «ягодки-калинки». Так что на ГАЗе, по нашим меркам, еще святые работают.

ЛИНГВИСТ

■ На новой «Волге» сразу рекомендую: заменить свечи, высоковольтные провода, масло в двигателе, амортизаторы (у меня на новой машине сразу задние потекли); заменить масло в коробке передач на импортную синтетику; проверить наличие смазки в масленках подшипников полуосей и масла в заднем мосту; герметизировать изолентой все штекерные соединения на датчиках; возить в запасе: свечи, приводной ремень, реле бензонасоса и стартера, одну катушку зажигания, датчик положения коленвала, датчик фазы, датчик положения воздушной дроссельной заслонки.

Solter

РОССИЙСКАЯ БЫЛЬ



■ Коллектив магазина «Автошины» является самым преданным вашим читателем. Высылаем лейбл известного шинного завода – партию их продукции мы недавно получили. Обращаем внимание «зарулевцев» на скоростной режим: 210 км/год – это круто! С уважением, коллектив сети магазинов

«АВТОШИНЫ»

■ Прочитал в старом журнале (ЗР, 1993, № 11) статью Шугурова про Б. М. Фиттермана… В Красной Армии мне когда-то выдали ЗИС-151 – вскоре на нем полетела шестерня раздаточной коробки. К нам привели Бориса Михайловича – он забрал поломанную шестерню и через два дня изготовил новую! Мне запомнилась его великая фигура – я еще не знал, что он действительно великий. Позже среди нас пустили слух, что он был одним из тех, кто хотел взорвать товарища Сталина и Красную площадь. Все это происходило в Воркуте, поселок Северный. С уважением,

ИВАН ТИХОМИРОВ, КОМИ

■ В конце июня отдыхал я в Сочи. В городе с населением 600 тысяч (плюс столько же отдыхающих и иностранцев) не работает ни один светофор! Местные рассказали, что произошло распределение полномочий между организациями, а в ходе дележки светофоры оказались бесхозными. Никак не решат, кто будет платить за электричество. Я допускаю, что проблема более глубокая и сложная, но ведь нет ничего дороже безопасности людей, на этом экономить нельзя. Сочи – это тоже лицо России, нельзя же опускаться до каменного века. Моя работа связана с поездами – я не понаслышке знаю, что такое безопасность. А тут – вечно одна картина: на перекрестке машины толкаются, проехать не могут, а в 200 м в засаде сидит сотрудник ГИБДД с радаром и останавливает за превышение. Обидно, что у нас так вот все происходит…

СКРЯБИН А.В., МОСКВА

■ Вот такой забавный знак мы сфотографировали в крохотной деревне Троица Калининского района нашей Тверской области. С уважением,

ЯРОСЛАВ МОСКОВКА, ТВЕРЬ



P.S. *«Зарулевцы»! Указывайте, пожалуйста, свои контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru.*

ПОЧТУ СЕНТЯБРЯ ИЗУЧАЛ И СОРТИРОВАЛ МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

БЛОНДИНКИ НЕ ЛЮБЯТ ГОЛУБЫХ!

Нина Гришина

Увидела вчера ваш журнал в комнате отдыха для клиентов на автомойке. Внешний вид его говорит о завидной популярности... Поняла, что только Он и сможет донести мой крик души до миллионов автовладельцев в стране. Хотя нет, миллионы не нужны. Тех, о ком скажу ниже, пока, к счастью, единицы.

Я – блондинка, за рулем уже три года: проезжаю в среднем за неделю около тысячи километров по дорогам Москвы и окрестному бездорожью. За это время приобрела иммунитет к анекдотам про блондинок за рулем (которые теперь коллекционирую), а заодно и наглость в общении с женоненавистниками на дороге. Пару дней назад один из них рассказал мне очередной «анекдот в одну строку»: «Блондинка за рулем – она как звездочка: ты ее видишь, а она тебя – нет!» Смешно? Не скажите. Зрение – великий дар, а эксперименты над ним связаны с риском для жизни.



Все чаще я встречаю на дорогах автомобили, у которых габаритные огни заменены на синие лампочки. Простите, но ведь автомобиль должен быть хорошо заметен – особенно на случай, если мимо проезжает какая-нибудь блондинка! Задумывались ли эти модники о том, что синий или голубой свет – самый незаметный в сумеречное время? Этот «пересменок» – самое опасное время, когда вопрос света и тени становится подчас вопросом жизни и смерти. Сколько автомобилей в 10-миллионной Москве одновременно оказывается на дороге в темное время суток? А сколько пешеходов переходят дорогу не по подземным переходам? И чем это может грозить? В лучшем случае – битым железом (автомобили-то тоже жалко – порой к ним привязываешься, как к родным), в худшем – уменьшением числа читателей журнала. И блондинки тут ни при чем!

Однажды меня спас только ангел-хранитель – иногда его называют также странным именем «Интуиция». Когда выезжала на главную дорогу с боковой, не увидела автомобиля, поднимавшегося в горку. Из-за синей подсветки он сливался с фоном сумеречного неба, став для меня «прозрачным». Обычно с места я всегда стартую шустро (это первое, чему я научилась в московских джунглях, где медлительных давят на старте), но в этот раз внутренний голос подсказал, что надо переждать. Через секунду путь мне пересек тот самый «незаметный» автомобиль. Этот случай очень сильно напугал меня – автомобилисты, однажды случайно избежавшие аварии, меня поймут. А тот, «голубой», так и не узнал о моем существовании.

С тех пор всегда езжу с включенными фарами – пусть моя звездочка горит даже для тех, кого я не замечаю. А «голубых эстетов» призываю к желтому свету фар – ведь сочетание желтого и синего так гармонично и элегантно! И пусть на дорогах всем сопутствует удача!

Если вы считаете, что к словам блондинки читатели не прислушаются, поручите осветить эту тему ярким светло-желтым светом вашим мужчинам. Ведь лучше прочитать про этих «голубых» на страницах ЗР, чем в хронике дорожных происшествий – не так ли?

С уважением, Нина (блондинка со стажем). □

ТАНЯ-БОНД

Елизавета Кочубеева

Что думают водители о «газелях»? Помимо официальных сведений о травмоопасности и ненадежности, вы еще рискуете услышать и слова, обычно не употребляемые в уважаемых изданиях. Однако в этом нерадостном хоре нам удалось уловить приятный женский голос, выражающий иное мнение.

Да что она понимает в этом автомобиле?!

А понимает она в нем все! Потому как сама владелица «Газели». Точнее, двух – большой и маленькой. Большая – это с удлиненным, расширенным и «увышенным», что ли, кузовом – почти как у настоящего грузовика, а маленькая – это самая обычная грузовая «Газель». Но этим автопарк дамы еще не исчерпан, для поездок «в приличные места» она использует собственную «Волгу».

Зачем ей все это? Просто с первой поездки девятилетней давности на «Газели» та ее покорила! Ой, совсем забыла представить нашу героиню. Знакомьтесь, Татьяна.

– В «Газель» я влюбилась, как только в нее села. Для женщины небольшого роста автомобиль очень удобен. Хороший обзор, всегда видно дорогу намного дальше, чем в легковушке. Я чувствую себя в ней гораздо спокойней, чем в моей первой машине, «Москвиче», или даже в «Волге».

Вся семья Татьяны долгое время была в недоумении. Молодая женщина, доставляющая на грузовой «Газели» двери клиентам своего магазина, – странное зрелище даже для нашего феминизированного общества.

– Родственники, однако, быстро смирились с моим выбором. Особенно когда настал дачный сезон и я на своей «красотке» вывезла всю мебель, годами ожидающую перевозки за город, – все были в восторге. Зато гаишники шарахаются до сих пор. Пост расположен практически рядом с домом, и каждое утро кто-нибудь из новых сотрудников меня обязательно останавливает. Всегда жалею, что не вожу фотоаппарат – их лица определенно стоило бы увековечить. Но «старички» уже привыкли. Останавливают, в основном чтобы поболтать, работа-то у них невеселая. Даже прозвище мне придумали – Таня-Бонд. Почему Бонд? У меня на маленькой «Газели» номера 007. Ее собираюсь продавать, а номера жалко – очень хочется себе оставить и на большую повесить! Теперь, кажется, это можно.

В глубоком детстве я тоже мечтала водить здоровенную фуру. Слегка повзрослев, захотела стать космонавтом. Как видите, ни одна из детских фантазий не сбылась. (Жаль, ведь обо мне теперь никто не напишет!) Но я уверена, рано или поздно, любая, даже самая неуверенная в себе личность находит свое место в жизни. И если Татьяна считает, что ее место за рулем грузовика, разве это не здорово? Значит, на один чистый и ухоженный грузовик с опытным и всегда трезвым водителем станет больше! □



МАМА! В МЕНЯ – АВАРИЯ!

Ирина Шевцова

На страницах вашего журнала порой читаешь рассказы о первых поездках, обучении. Дни моей автошколы тоже оставили в душе яркий след. Это время было похоже на любовь: в первую машину, в объезженные дороги, в солнышко, слепившее по вечерам, и даже в инструктора. Впрочем, последнее – не для печати: муж обидится…

О своем авто я мечтала еще со школы, но покупка машины тогда была невозможной роскошью. Потом – студенчество, безрассудство и юношеский максимализм привели меня в небо, в парашютные прыжки. Ничто другое уже не могло сравниться со свободой полета, пока… Нет, ничего страшного не случилось – просто появилась семья, ребенок. И тогда вновь проснулась тяга к автомобилю. Муж дал согласие – и я открыла дверь автошколы. Полутемный коридор, парты, по стенам – плакаты. Когда-то что-то похожее уже было. Или дежа вю? Теоретическая подготовка при всей ее полезности была наименее желанна: скучная и нудная. Ну зачем мне знать, как устроены карбюратор, двигатель, тормоза? К этой «святыне» меня муж и не подпустит. Вот стекло помыть, фары протереть или снег почистить – это пожалуйста…

Правила я к тому времени изучила и частенько в дороге отвлекала мужа своими штурманскими навыками. А вот само вождение принесло немало сюрпризов. В неумелых руках ученика автомобиль больше похож на необъезженного коня, чем на управляемую технику: то дергается, то глохнет, то начинает реветь и рваться вперед. Хорошо хоть не брыкается и в стороны не скачет! К концу занятия испуг и беспомощность перетекли в необъяснимый восторг: машина сменила свой необузданный норов на вполне адекватные отклики, а инструктор оказался спокойным, терпеливым наставником и веселым собеседником. Вдобавок умудрилась объездить полрайона и ни во что не въехать...

Через два месяца после «узаконивания» моего вождения открыла счет авариям: в меня въехали на стоянке, помяли левую дверь. От изумления такому грубому нарушению ПДД забыла даже сигнал подать. Да как же можно ехать задом и не смотреть, куда едешь? Только глядела, как в замедленном кино, на неумолимое приближение чужой кормы. Потом – скрежет металла и радостный возглас двухлетнего сынишки: «Мама! В меня – авария!» Самое смешное то, что от аварии остались… самые приятные воспоминания! Помимо того, что получила компенсацию, приобрела еще полезный опыт оформления многих документов при ДТП. Кроме того, уменьшилась нервозность при езде в плотном потоке: я поняла, что мятое крыло и поцарапанная дверь – это не самое страшное в жизни. А еще появилось ни с чем не сравнимое ощущение «идущей по широкой улице» – это когда сосед слева далеко обходит мой мятый бок, а в глазах читается: от этой дамочки всего ожидать можно.

Уже два года я – с правами. По очереди (в борьбе за равноправие) выезжаю на любимице «Белочке» – новой белой «Волге». Кто сказал, что это – не женская машина? Мне она по душе: большой салон – и ноги вытянешь, и ребенку сзади есть где прыгать; огромный багажник – это ж сколько барахла влезет! Да и девушку на «танке» замечают в потоке намного чаще. Увидите – посигнальте… □

ТЫ МЕНЯ УВАЖАЕШЬ?

Отдел спецпроектов

Судьба автопрома настолько волнует «зарулевцев», что зачастую многие из них вообще перестают слышать оппонентов. Пересел на иномарку – недовольный ропот слева, похвалил «Волгу» – жди вызова на дуэль справа. А у одного из читателей глубокую обиду вызвала недавняя радиопередача «Давайте это обсудим», в которой Петр Меньших и Владимир Познер обсуждали проблемы российского автомобилестроения. Дескать, вы там предали наш автопром – я вас больше не уважаю, не покупаю, не читаю «и вообще»!

А что случилось-то? Стенограмма передачи давно на «зарулевском» сайте – с ней могут ознакомиться все желающие. На наш взгляд, ничего антипатриотичного там нет – но вдруг мы и в самом деле перестали слышать друг друга? Что ж, послушаем самих «зарулевцев» – пусть выскажут все, что думают по этому поводу. А заодно ответят на конкретные вопросы – они в течение нескольких месяцев также находились на нашем сайте.

Напоминаем эти вопросы – они были достаточно прямые. Поддерживает журнал ЗР отечественный автопром или нет? Является беспошлинный импорт запчастей благом или злом? Не пора ли нам вернуть «железный за-



Нынешнему автопрому рассчитывать на взаимность соотечественников не стоит – 77% (!) твердо ответило: нет!

МНЕНИЕ ЧИТАТЕЛЕЙ

■ Зачем искусственно поддерживать нежизнеспособное и неконкурентоспособное производство? Общество должно содержать детей, пожилых людей и инвалидов – если же человек здоров и не работает (а то, что делают ВАЗ и ГАЗ, нельзя назвать работой), то зачем я буду его кормить? Мне что, деньги девать больше некуда? Покупая ТАЗы, вы кормите армию бездельников. Кроме того, за свои же деньги вы гробите здоровье: неудобно сидите, вдыхаете грязный воздух – а не дай бог попасть в аварию!..

ОЛЕГ

■ Неужто не понятно, что государство нас просто дурит, заставляя ездить на «Сделано в СССР»! Ничего кардинально нового с того времени наш автопром не произвел. Пересев на нормальную иномарку, вы никогда уже не захотите залезть обратно ни в ВАЗ, ни в ГАЗ – ИЖ или УАЗ вообще не в счет. А настоящий патриотизм заключается в налаживании производства нормальных автомобилей. Даже те небольшие партии иномарок, свинченных на автосборочных предприятиях внутри страны, страдают дефектами именно из-за нашей сборки. Говорю не голословно, а потому, что был опыт эксплуатации такого «конструктора».

VIC

■ Автопром нужно поднимать при помощи новых технологий, которые у нас есть в военной промышленности!!!

НИК.

■ Российский автопром в нынешнем виде уйдет в небытие, как ушла когда-то отечественная электронная промышленность. Думаю, что по этому поводу плакать не стоит. Где теперь наши, ломавшиеся без конца, телевизоры, магнитофоны и компьютеры? Сейчас мы покупаем НЕ НАШУ радиоэлектронику и часто не знаем, что изготовлена она в России. LG, Samsung, Akai и другие создали у НАС производства. Нам с вами стало от этого хуже? Годами не обращаемся в мастерские – я даже не знаю, есть ли они в моем районе. Но знаю около десятка автосервисов, где в поте лица ремонтируют продукцию НАШЕГО автопрома. Так пусть НАС научат, если уж мы разучились.

АТК

■ На примере Японии можно наглядно видеть, сколь «губительными» для ее экономики стали закупки технологий «за бугром»! До сих пор «бедные» не могут никак расхлебать их последствия.

VAL

■ Я бы разогнал на ВАЗе–ГАЗе всех работающих там бездельников, набрал из училищ молодняк, приставил к ним наставников из Германии, Японии, Кореи (это было бы дешевле, чем гробить такое количество сырья на автохлам) и начал формировать культуру производства. А пока на заводах-дохликах («автогигантах») дорожат династиями бракоделов, ничего хорошего не будет.

НАБЛЮДАТЕЛЬ

■ «Уважаете» ли вы российский автопром?» А за что? За военную технику – ладно, но вот за гражданскую... ПАЗ – грузовик для перевозки пассажиров, УАЗ – легенда прошлого века и печаль современного мира. «Нива» хороша была 30 лет назад, но с тех пор практически никаких изменений. А качество деталей и сборки, когда у дилеров при продаже механики «протягивают» все винтовые соединения в новой машине, прежде чем отдать ее владельцу... Чем тут гордиться?

ИЛЬЯ

■ Почему я должен уважать того, кто меня не уважает? Если они, начиная с самого последнего «труженика» автопрома и кончая автомобильными «генералами», гонят «лажу» и словами и делами, то другого от нас они не дождут-

навес»? И, наконец – уважаете ли вы российский автопром?

К моменту подготовки статьи с материалом на сайте ознакомилось около 30 тыс. человек. Голоса тех, кто из них потом проголосовал, распределились согласно рисунку. Вот теперь и оценим, кто кого уважает и где скрываются «предатели Родины».

Итак, 68% участников опроса считает, что ЗР не хоронит, а поддерживает наш автопром. За беспошлинный ввоз автокомпонентов проголосовало аж 74% «зарулевцев» – при этом на введение «железного занавеса» положительно прореагировало всего 14% опрошенных. Что касается типично русского «Ты меня уважаешь?», то нынешнему автопрому рассчитывать на взаимность соотечественников не стоит – 77% (!) твердо ответило: нет!

На наш взгляд, цифры вполне ожидаемые: перевес сторонников коренных реформ очевиден. В комментариях мнения разделились еще контрастнее – похоже, что автопром «достал» даже самых рьяных своих приверженцев. Выдержки из читательских посланий обоих «лагерей» приводим ниже – они достаточно красноречивы. Особо «крепкие» выражения были подвергнуты легкой редакторской правке. А работники отрасли пусть знают, что о них думают те, чьими интересами они пытаются прикрыться, ратуя за необходимость продолжать выпуск морально и технически устаревших автомобилей. □

ся. Фраза: «Что вы хотите за такие деньги?» – это плевок в лицо народу России. Хотел бы я увидеть лицо немца, которому бы предложили покупать «Опель-Астру» по цене «семерки» БМВ. Смешно слушать руководителей АВТОВАЗА, когда они жалуются на тяжелую жизнь, продолжая выпускать ФИАТЫ. Если машина, имеющая гораздо большую номенклатуру комплектующих и гораздо менее технологичная, при сборке стоит в два раза дешевле переднеприводных, то классик был прав насчет того, что может сделать капитал, имея 300% прибыли.

ВЛАДИМИР

■ Не так давно в одном автомобильном журнале попалась мне на глаза страничка с новостями. Одна из них гласила приблизительно следующее: «Мерседес» обновил весь модельный ряд своего S-класса. Инвестиции в производство составили 5 млн. долларов». А рядом – заметка следующего содержания: «АВТОВАЗ внес изменения в «10-ю» модель, которая получила название 2110М. Изменения коснулись переднего бампера. Инвестиции в производство составили 10 млн. долларов». В этой страничке – весь ответ.

ЧИТАТЕЛЬ

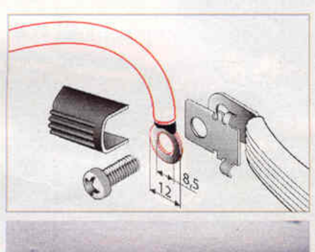
Настоящий патриотизм заключается в налаживании производства нормальных автомобилей.

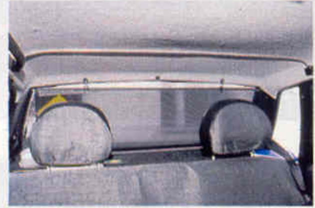
■ Покупать технологии – бесперспективно! Нужно идти своим путем, перестав оглядываться на Запад! Импорт технологий означает окончательную гибель отечественного Инженерного корпуса и лишает сотни тысяч Российских Инженеров надежды на возвращение. Нельзя выкидывать десятки тысяч рабочих на улицу ради того, чтобы пара подонков могла покататься на жирных иномарках!

ИНЖЕНЕР

В. ЖАВОРОНКОВ,
Москва

После года эксплуатации ВАЗ-2115 неожиданно провисла **обивка** (панель) **потолка** в задней его части. Чтобы не выдумывать более сложных способов ремонта, я сделал поддерживающую дугу из полированной нержавеющей трубки диаметром 8 мм и длиной 1100 мм. Приваренные к концам дуги шайбы закреплены винтами потолочных поручней.





ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



Лучшим в этом номере мы сочли совет Михаила БОЛОТИНА из подмосковного Дорохова. Его предложение упрощает эксплуатацию автомобилей УАЗ.

Родился в поселке Дорохово, где еще в раннем детстве увлекался техникой, вместе с другими пацанами строил вполне работоспособные мопеды, поэтому, когда окончил школу, поступил в Тучковский автотранспортный техникум, где и получил диплом по специальности «автомеханик». Это пригодилось, когда призвали в армию, – там водил тяжелый многоосный тягач. Демобилизовавшись из Вооруженных Сил, работал водителем грузовика, механиком в автохозяйстве, а с 1996 года стал главным механиком Юго-Западного филиала фирмы «Нефтепродукт». Основные увлечения – рыбалка, автомобиль. Езжу на ВАЗ-2106 – надежном, проверенном. С проблемой приводов УАЗа знаком давно и, что называется, не понаслышке. Надеюсь, водители воспользуются моим предложением.

Михаилу Болотину редакция выплатит премию 5000 рублей, а компания Zoom Energy Corp. дарит набор для правки кузова Turtle Wax.



Чтобы включить приводы передних колес на «уазике», требуются два ключа: один большой, им отвертывают защитный колпак, и второй – шестигранник «на 12», которым, собственно, и вращают винт включения муфты. Это не очень удобно. Некоторые оснащают автомобиль специальными муфтами, не требующими ключей, но они довольно дороги, а на бездорожье порой самопроизвольно выключаются. Управиться со штатными муфтами станет намного проще, если доработать колпаки, приварив к ним гайки «на 22», а упомянутый выше шестигранник приварить к сплющенному концу баллонного ключа.

От отдела эксплуатации

Конечно, в УАЗе хватает места для разных ключей, но почему бы не объединить функции трех в одном – доработанном «баллоннике». Благо, сплющенным (якобы для разбортовки колеса) концом его рукоятки на практике немногие пользовались. Вполне разумное решение.

В. ЦВЕТКОВ,
Санкт-Петербург

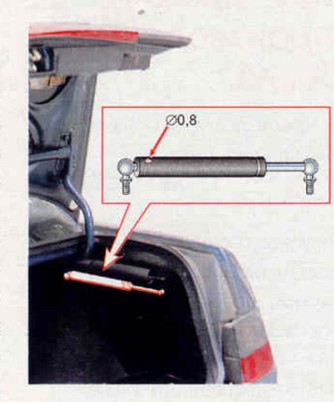
Из старой свечи я удалил изолятор и, нарезав резьбу, ввернул штуцер. Получилось простое приспособление, позволяющее **диагностировать неисправности деталей цилиндропоршневой группы и клапанов.** Заменив свечу подозрительного цилиндра приспособлением, подвожу поршень к ВМТ на такте сжатия и насосом накачиваю в цилиндр воздух. Если неисправен впускной клапан, при снятой крышке воздухофильтра топливовоздушная смесь выбивается вверх. При неплотном выпускном слышно шипение воздуха из глушителя. Если воздух прорывается через кольца, можно услышать шипение в отверстии масляного щупа... Примеры можно продолжать.

От отдела эксплуатации

Некоторые фирмы производят приборы, работающие на этом принципе. Они позволяют не только определить, какая деталь разношена, но и оценить степень износа.

О. МОСОВ,
Чайковский Пермской обл.

Крышка багажника «десятки» порой открывается резко, грозя поломками. Чтобы замедлить действие пружин, я из старого газового упора сделал простейший демпфер. Возле донышка цилиндра просверлил отверстие диаметром 0,8 мм. (Подобрал опытным путем.) Это устройство установил параллельно правой пружине крышки багажника. Крепления – дело техники.

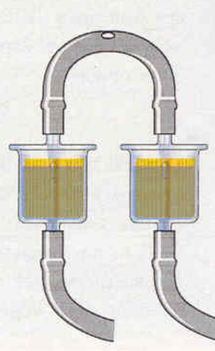


Д. МОХНАЧЕВ,
Усть-Катав Челябинской обл.

На **грузовой «Газели»** часто отрывается **проводка задних фонарей**, особенно в холодное время, когда намерзают комья грязи. Я просверлил одно отверстие в кронштейне напротив угла рамы, а другое – снизу в корпусе фонаря. Отсоединив провода разъема, пропустил их через эти отверстия (сверление в корпусе уплотнил герметиком) и соединил напрямую со штекерами лампочек.

А. ШИШКИН,
Липки Тульской обл.

Во время путешествия обломился нижний штуцер двухкамерного **тормозного бачка «Оки»**. Магазинов поблизости не было, но выход нашелся: в багажнике валялись два топливных фильтра. Я их приспособил, как показано на рисунке. Закрепил проволокой на месте штатного бачка. Верхние штуцеры соединил резиновой трубкой с проколотым для вентиляции отверстием, как показано на рисунке. И поехал...



ПОД РЕВ ПРОПЕЛЛЕРА

За прекрасное решение 30-й задачи премию 6000 руб. получит Алексей ГРОМЫХАЛИН из Санкт-Петербурга.

Приятно получать такие ответы! Что бы ни говорили о «смене поколений», приведшей к падению технической грамотности в отдельных слоях автолюбителей, все же и сегодня тон в технике задают те, кто видит в физике живую науку. Автор задачи, очень опытный автомобилист, надеялся, что многих заставит помучиться в поисках решения. Действительно, среди ответов есть, скажем так, не бесспорные. Иные сами нуждаются в расшифровке. Такой, например: «Система была неисправна – вот мотор и перегревался...» Но ведь «неисправность системы» заложена в условие каждой задачи – а от вас, дорогие читатели, мы ждем четкого ответа, какая именно система, в каком звене и, главное, по какой причине неисправна. Давайте договоримся: мы имеем дело не с чем-то философски отвлеченным, а с техникой – она не любит недосказанности.

Начнем с очевидного – это отмечено почти во всех письмах: выше скорость – сильней поток, обдувающий радиатор. Эффект растет по закону квадрата скорости. Но и количество теплоты, которое должна отвести система охлаждения, зависит от скорости: максимум лишних килокалорий двигатель должен сбросить при наибольшей мощности. На высшей передаче это означает движение с максимальной скоростью. И тут есть проблема: чтобы скорость возросла вдвое, двигатель должен развить мощность в восемь с лишним раз большую. График ее поднимается круче, чем кубическая парабола (см. ЗР, 1997, № 7). Вот почему некоторые неполадки в охлаждении не проявляются при умеренных нагрузках, но двигатель «кипит» при попытках выйти на максимальную скорость. Чтобы такого не было, системе охлаждения необходим некоторый запас: ведь грязь, паровые пробки и т. п. могут заметно ухудшить теплоотвод.

Но в задаче сказано, что мотор не перегревался при высокой скорости, а вот на затяжном подъеме температура резко возрастала. Придется кое-что вычислить. Для езды со скоростью 35 км/ч по ровному шоссе «девятке» весом 1400 кг требуется около 3 л. с. О перегреве не может быть и речи. А попробуем-ка взобраться на упомянутый в задаче длинный подъем. Угол не оговорен, но на сельских дорогах он может быть немалым – допустим, 15%. В этом случае на машину действует скатывающая сила: 1400•0,15 = 210 кгс, а вместе с шинными потерями – около 231 кгс. При скорости 35 км/ч на этом подъеме требуется почти 30 л. с. Но если сделать расчет для ровного шоссе, то такая мощность позволяет «девятке» держать около 110 км/ч, при которых завгар не замечал и намека на перегрев.

Если бы мотор перегревался на подъеме (например, из-за грязи в системе), то при скорости 110 км/ч на шоссе ему пришлось бы ненамного легче – мощность-то одна и та же! Вопрос только в эффективности обдува. Неполадки с вентилятором случаются у многих. Но у завгара он ревел во всю мощь – а туда ли дул, куда надо? Вот этот ключевой вопрос мы нашли в большинстве писем – и, разумеется, у победителя. В некоторых ответах отмечается, что система охлаждения порой работает нестабильно также из-за капризов термостата, паровых пробок и т. п., но все же наиболее простой и понятный ответ – неверное подключение вентилятора. На старой машине могла быть изношена соединительная колодка или ее вовсе не было – и вот вам обратная полярность.

Судя по нашей почте, эта задача или похожие народу не в диковинку: читатель из Кемерова долго ругал «Волгу» за слабое отопление, пока наконец не понял, что печка... греет природу вокруг, а не салон.

Конечно, если вентилятор вращается в обратном направлении, то он, во-первых, гонит горячий воздух из-под капота к радиатору – охлаждение гораздо хуже. Во-вторых, лопасти гребут воздух обратными сторонами – то есть слабей. Вот и ревет вентилятор даже на холостом ходу дольше положенного.

На высоких скоростях радиатор хорошо охлаждается встречным потоком – вентилятор может вообще не включаться. А вот при скорости примерно 35 км/ч возникает неприятная ситуация: воздушные потоки спереди и сзади, встретившиеся в сотах радиатора, друг друга уравновешивают. На крутом подъеме это серьезный повод для перегрева.

Вот так объяснили ситуацию опытные автомобилисты, в их числе и сегодняшний победитель. Счастливый жребий получить премию выпал, как обычно, одному среди тысячи равных, которых мы благодарим. Поздравляем Алексея ГРОМЫХАЛИНА с победой в конкурсе.



Рисунок Сергея Савилова

ЗАДАЧА ТРИДЦАТЬ ТРЕТЬЯ

УТРО ТУМАННОЕ

К концу сентября крепко похолодало, но пока еще без заморозков, с вязкими туманами, изморосью. Выходить из теплой машины ох как не хочется, а надо!.. Старушка «семерка», купленная летом и служившая верой и правдой, нынче утром подвела. Ни с того ни с сего перестает тянуть, мотор глохнет... Через минуту легко заводится – а потом все повторяется. Егор уже заменил свечи, высоковольтные провода, бегунок – не помогло. Проверил вентиляцию бака, выбросил подозрительный топливный фильтр.

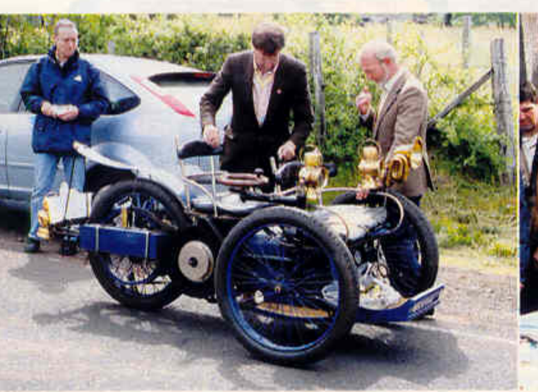
Дальше-то что делать?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 20.10.2005 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail:konop@zr.ru. Тел. (095) 207-79-84. Укажите полностью паспортные данные, контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.

ГОНКА ДЛИНОЮ В СТО ЛЕТ

Анатолий Сухов

Кто сказал, что путешествий во времени не бывает? Тогда каким же чудом оказались в двадцать первом веке все эти «наганы», «панары-левассоры» и «бразье», бодро порыкивающие многолитровыми моторами и печатающие в дорожной пыли четкий след узких допотопных шин на деревянных колесах? И откуда взялись за рулем странных экипажей колоритные усачи в потертых кожаных шлемах и их механики, деловито подкачивающие воздух в бензобак и присматривающие за капельницами-масленками на приборной панели? А дамы в роскошных туалетах столетней давности, булочники, торговцы, зеваки всех мастей на тесных, мощенных булыжником городских улочках? Причиной всего этого стал юбилей последней гонки легендарного кубка Гордона Беннетта – предтечи современной формулы 1. Во французскую провинцию Овернь, где проходила та памятная гонка, съехались полторы сотни (!) раритетных авто со всего мира. Многие из них – родные братья тех болидов, что оспаривали век назад ку-



Самый старый автомобиль – трицикл «Леон Болле-тандем» 1897 года.



Эдуард Мишлен за рулем «Бразье» 1907 года – копии победителя исторической гонки.



Робер Панар на месте механика двухместного «Панара» 1908 года.



Почти анатомическое сиденье. В крутых поворотах приходилось крепко держаться за руль и упираться ногами – ведь ремней безопасности тогда еще не было.

бок наций, а три автомобиля – вообще непосредственные участники событий.

Устроить состязание между европейскими автомобильными державами в 1899 году предложил Джеймс Гордон Беннетт – владелец влиятельной газеты «Нью-Йорк Геральд», известный меценат и поклонник автоспорта. По принятым тогда правилам каждую державу представляли не более трех автомобилей, а стране-победительнице доверяли проведение следующей гонки. Вначале лидерство захватила Франция, но в 1902 году уступила кубок давней сопернице – Великобритании. На следующем этапе в Ирландии победили немцы, но потом проиграли французам – уже на своем поле. Гонка 1905 года должна была стать последней, поэтому сражение за главный приз развернулось не на шутку.

Пальму технического первенства оспаривали не только производители автомобилей, но и шинники – английский «Данлоп» и французский «Мишлен». От поведения покрышек на грунтовых, с острыми камнями дорогах тогда во многом зависел исход гонки. Но, конечно, было важно и то, как быстро смогут механики отремонтировать колесо. Французы убедительно доказали преимущество своих легкосъемных шин еще в 1892 году, с большим отрывом выиграв «гвоздевую гонку» между Парижем

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО...

У некоторых автомобилей мощность двигателей достигала 100, 120 и даже 150 л. с. – как в формуле 1 60-х годов. Зато максимально допустимые обороты редко превышали 2000 в минуту – максимальный крутящий момент достигался почти на оборотах холостого хода.

Рабочий объем двигателя нередко превышал 10 литров, но заводить приходилось вручную – стартер в 1905 году был еще неизвестен.

Максимальная скорость на шоссе достигала 130 км/ч, а рубеж в 100 км/ч в 1900 году впервые преодолел бельгиец Камиль Женатзи. Абсолютный рекорд, установленный в 1904 году на пляже в Остенде, – 168 км/ч.

Привод тормозов был шарнирно-рычажный, с большим суммарным ходом и сравнительно невысоким передаваемым усилием. Впрочем, и эффективность рабочих механизмов оставляла желать лучшего: дисковые тормоза, испытанные Ланчестером в 1902 году, канули в Лету, а барабаны еще не изобрели. В основном использовали ленточные тормоза в трансмиссии и прижимной тормоз на колесо. Материалы – кожа, дерево, сталь плохо противостояли нагрузкам. Асбестовые колодки появятся двадцатью годами позже.

Гоночная трасса в Оверни состояла из более-менее приглаженных грунтовых дорог – пыльных и каменистых. Перед соревнованиями их покрыли связующим – жидким битумом, но он продержался недолго. Зато ограждения и профилирования виражей оказались очень кстати.



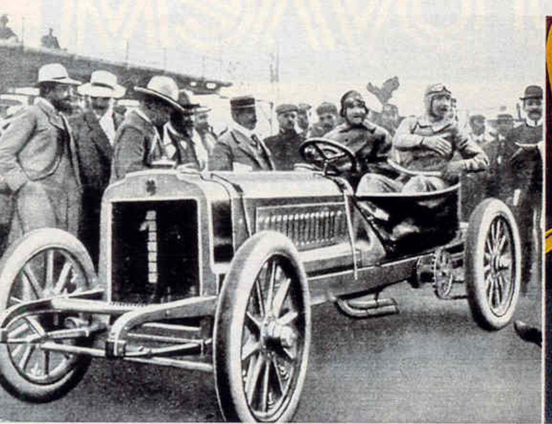
Прижимной тормоз на заднее колесо – удержать на серпантине такой автомобиль может только пилот высокого класса.



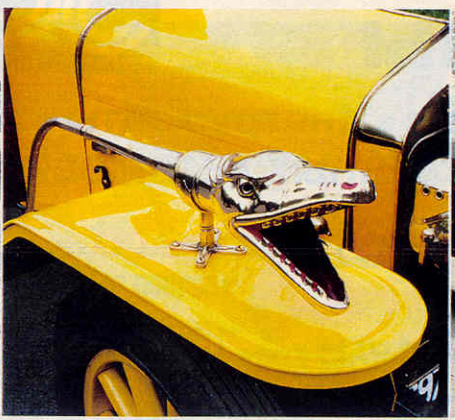
Самый молодой экипаж – из Германии. А девушка Катя хоть и выросла вдали от России, отлично говорит по-русски.



Редкий экземпляр – «Рено тип АХ» со сдвоенными колесами. Автомобиль прошел две войны и ни разу не реставрировался.



Леон Тери – победитель гонки 1905 года. Он же выиграл кубок год назад в Германии.



Гудок в виде змеи – мода той эпохи. Иллюзию дополнял извивающийся воздушный шланг.



«Назад в будущее» – мобильный телефон изобретут на столетие позже.

и Клермон-Ферраном – столицей Оверни, где располагались завод и штаб-квартира «Мишлен». Организаторы специально (!) рассыпали на дорогах гвозди, чтобы продемонстрировать скорость и удобство замены покрышек (около получаса против двух часов у конкурентов). Победителем тогда стал Анри Фарман, позже прославившийся как авиатор.

В организации заключительной гонки кубка Гордона Беннетта самое активное участие приняли братья Мишлен: они проложили 137-километровый маршрут по живописным дорогам Оверни, вьющимся среди лесистых склонов потухших вулканов в самом сердце Франции. Кстати, затраты на благоустройство трассы вполне сопоставимы с расходами на постройку современного автодрома формулы 1: были перепрофилированы дороги, построено три моста, 11 километров ограждений, проложены телефонные и телеграфные линии, возведены трибуны на тысячу с лишним мест, кафе, рестораны и пресс-центр. Накануне гонки в Клермон съехались 5000 автомобилей (при том, что самая мощная тогда французская автомобильная промышленность выпускала всего 4000 машин в год!), 80 000 зрителей и 300 журналистов.



Отметка на старте очередного участка – гонка есть гонка.

Победу на дистанции 1238 км одержал француз Леон Тери за рулем «Бразье», обутого в «Мишлен». Французские шинники завоевали пять из шести первых мест в этой гонке – у них были обустроенные площадки с твердым покрытием для быстрой замены покрышек (первые пит-стопы). На каждой замене французы отыгрывали у конкурентов по нескольку минут.

На юбилейной гонке за рулем «Бразье» – правнук и тезка Эдуарда Мишлена, впервые выступивший в соревнованиях такого уровня. Впрочем, известных имен хватало: Робер Панар, Тьери Пежо, лорд Монтагю. А от раритетных авто просто рябило в глазах! Мне посчастливилось прокатиться в «Бразье» Эдуарда Мишлена на месте механика. Признаюсь: на кожаном сиденье в высокой открытой машине, где дверца – кусок дерматина, а ремней безопасности нет и в помине, скорость 80 км/ч на горной дороге кажется запредельной. А ведь накануне этот отреставрированный автомобиль развил 108 км/ч (спидометра здесь не предусмотрено – скорость измерял отец Эдуарда с помощью GPS-навигатора). Но это не предел. Трудно представить, но уже в ту эпоху «максималка» иных болидов достигала 130 км/ч – и это с примитивным рулевым механизмом и кожаными тормозами!

Несмотря на отдельные поломки, финишировали почти все «старички», пройдя не одну сотню километров по горным дорогам. Не подвели и шины, хотя запасные, как и положено, были приторочены к кузову. Уезжая, я еще и еще раз вспоминал эту атмосферу праздника, живое общение людей, блеск в глазах и любовь к своей истории и, конечно, автомобилю. Жалел лишь об одном – что такие юбилеи отмечают раз в сто лет. □

СЕКРЕТ ЕГО МОЛОДОСТИ

Сергей Канунников

Он все такой же, как и восемь лет назад – шумный, пыльный, слегка навеселе, суетливый и немного безалаберный. Узнали? Это – столичный фестиваль «Автоэкзотика». Его критикуют, над ним посмеиваются, но все-таки каждый год приходят на Тушинский аэродром поглазеть на необычные машины. А может, и свою показать. Некоторые мальчишки, которых на первые фестивали приводили за руку папы, теперь с гордостью восседают за рулем: одни – заботливо подновленного «горбатого», другие – поношенного, но еще крепкого «американца» начала 1980-х. В эклектичности, разношерстности «Экзотики», есть и достоинства. Ну где еще увидишь в одном месте столь разные авто? Прекрасно отреставрированные ветераны мирно уживаются с тюнинговыми версиями всего и вся – от дорогущих иномарок до «жигулей». Кабриолеты, сделанные из «Победы», «Волги» ГАЗ-21 и даже «копейки» (ох и сильна же ностальгия по «воздушным» авто!), соседствуют с холеными «кадиллаками» и «линкольнами». Поля хватит на всех!

«Автоэкзотика» не стареет еще и потому, что многие «самоделкины» и реставраторы стараются закончить работу именно ко вторым выходным июля. Поэтому каждый фестиваль радует премьерами. В этом году по полю цветным драже рассыпались с десяток аккуратных 965-х «запорожцев», в том числе очень редкий теперь, ранний – с поворотниками на крыльях. Украсили выставку несколько отреставрированных грузовиков ГАЗ-51 и 63, американские машины рубежа 1940–1950-х, уникальный ГАЗ-23 – 21-я «Волга» с 8-цилиндровым «чайковским» мотором (их для спецслужб сделали всего около 700). Маловато премьер? Но ведь такие автомобили не на конвейере «клепают»…

Через год все повторится: солнце, пыль, суета, музыка, превышающая все разумные децибелы, пиво и вода по ресторанным ценам… Но главное – наверняка появятся новые интересные автомобили. Вы поедете на следующую, кстати, юбилейную «Автоэкзотику»? Я – обязательно!



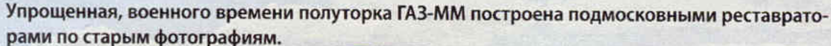
Крошечный «Кляйншниттгер» с мотором 122 см³ выпускали в Германии в 1950-1957 гг.



«Додж-Мэйфэйр» с 6-цилиндровыми моторами выпускали в 1950-х в Канаде. Аналогичная модель в США называлась «Кингсвэй Кастом».



Чудом сохранившийся почти в первозданном виде (неродной лишь двигатель) нереставрированный «Мерседес-Бенц 200» середины 1930-х.



Упрощенная, военного времени полуторка ГАЗ-ММ построена подмосковными реставраторами по старым фотографиям.





Редкий в наших широтах гость – итальянский «ОМ 665 Суперба» 1928 года с 6-цилиндровым 2-литровым мотором.

ЗОЛОТОЕ КОЛЬЦО «КАЛИНЫ»

Андрей Морозов. Фото: Андрей Кочетов

Экипаж «За рулем» победил в штурманском ралли по дорогам Центральной России.



За рулем «Калины» герой России Юрий Лончаков.

В начале августа АВТОВАЗ и его официальный дилер – компания «Автомир» устроили для журналистов интересное спортивное состязание, предложив испытать «Калину» на дорогах «Золотого кольца России», причем в весьма представительной компании.

Вопреки традициям, ралли началось с… подарков. Директор АВТОВАЗа по связям с общественностью Петр Нахманович торжественно вручил командиру отряда космонавтов, герою России Юрию Лончакову ключи от «Калины». АВТОВАЗ и Звездный городок – старые друзья и партнеры. Но подарки подарками, а каково будет соревноваться с настоящими летчиками-испытателями?

Восемь новеньких, как говорится, в смазке машин стартовали из автосалона «Автомир» на шоссе Энтузиастов. У каждого экипажа подробные карты маршрута и… довольно смутные представления о штурманском ралли. Честно говоря, волнение усиливали сами «калины». Ну кто, скажите, мог гарантировать, что новая модель отработает все этапы на отлично? Забегая вперед, скажу, что все стартовавшие в Москве машины благополучно финишировали. Мелкие поломки – не в счет.

Вообще говоря, ездить сегодня по России на «Калине» – серьезное испытание прежде всего для нервов. Ты – центр повышенного внимания на дороге. Каждый встречный норовит приветственно погудеть, помигать фарами, а каждая остановка у бензоколонки превращается в короткий семинар.

– Что это за машина? Куда едете? Сколько ест? А гидроусилитель есть? Ну и главное – сколько стоит?

Не отказывать же любопытным! Рассказываешь, что это и есть та самая «Калина», что не прожорливее она своих иностранных одноклассников, что стоит на ней не гидро-, а электроусилитель. И что стоит она пока прилично. А о том, куда едем, лучше спросить у штурмана. Только штурман на все вопросы отвечал уклончиво. Зарывшись с головой в легенду, он сверял показатели навигационной системы с картой. На меня в пути покрикивал, что очень быстро едем. В самом деле, вокруг такая красотища! Теплый день, ветерок заносит сквозь открытое окно ароматы русского поля. А штурман знай себе талдычит: не гони, не гони. И приходится сбрасывать обороты – в штурманском ралли он главный в экипаже.

Организаторы соревнования контрольные точки по возможности связали с названием машины. Была отсечка времени в поселке Калинин, была остановка в деревеньке Калинкино. И были стоянки в прекрасных русских городках: Юрьев-Польский, Суздаль, Ростов Великий, Абрамцево…

Честно говоря, в такой атмосфере в какой-то момент отвлекаешься от ралли. Возможно, где-то мы приехали на полминуты раньше, где-то совершили дополнительный круг, чтобы попасть в график. А оказалось, стали первыми. И победа получилась – красивой и неожиданной.

ТЕПЕРЬ И В КУЗБАССЕ

В Новокузнецке открылся дилерский центр «Мицубиси Моторс», построенный компанией «Автосфера» в соответствии со стандартами японской фирмы. Одновременно сервисный центр может обслуживать до 10 автомобилей, предлагая для своих клиентов полный пакет услуг.

С открытием нового дилерского центра розничная сеть «Мицубиси Моторс» насчитывает 66 партнеров в 49 городах России.

ХОЛОДИЛЬНИК В ПОДАРОК

Компания «РУС-ЛАН», официальный дилер «Шкоды», провела летом привлекательную акцию. Каждый покупатель автомобиля в салоне компании – АТЦ «Москва» получил в подарок автомобильный холодильник «Электролюкс».

МИКРО-ИЗМЕНЕНИЯ

В Москве у дилеров «Ниссана» начинается продажа обновленного «Ниссана-Микра». Внешне автомобиль не претерпел бросающихся в глаза изменений, но без инноваций не обошлось. Так, ради лучшей шумоизоляции на «Микре» увеличили толщину дверных стекол. Для повышения комфорта при езде установили новые сиденья и автомат, включающий фары в сумерки. Кроме того, появилась возможность заказать двигатель объемом 1,2 л мощностью 65 л. с. (а не 80, как раньше). В столице такой автомобиль не облагается транспортным налогом.



АВТОМОБИЛИ МЕСЯЦА



«МИЦУБИСИ-ЛАНСЕР» представляет генеральный менеджер дистрибьютора «Мицубиси Моторс» в России Дмитрий Роткин.

В первом полугодии 2005 года «Мицубиси-Лансер» снова признан одним из лидеров рынка и самой популярной иномаркой, импортируемой в Россию. За это время было продано 16 616 автомобилей (впереди только собираемая в Узбекистане «Дэу-Нексия» и «Хёндэ-Акцент» российской сборки – **ЗР**). Чаще всего россияне выбирают седан, причем с двигателем рабочим объемом 1,6 литра. Самая популярная комплектация – «Лансер 1,6МТ» в исполнении Invite за 15 490 долл. За эти деньги покупатель получает японский автомобиль с весьма богатой начинкой: ABS, две подушки безопасности, четыре электростеклоподъемника, кондиционер, подогрев передних сидений, электропривод и обогрев боковых зеркал заднего вида.



«ШЕВРОЛЕ-АВЕО» В-класса представляет бренд-менеджер марки «Шевроле» в России Клим Борисенко.

«Авео» – одна из самых популярных моделей компании, и у дилеров эти автомобили тут же расходятся. Цены на «Авео» начинаются от 9900 долл., но наибольший спрос на машины от 12 до 13 тыс. долл. Самая ходовая комплектация – SE: двигатель 1,4 л (82 л. с.), механическая коробка передач, гидроусилитель руля, подушка безопасности водителя, электропакет, аудиосистема с CD «Блаупункт». Седан в такой комплектации стоит 12 290 долл. (если добавить ABS, вторую подушку безопасности и электрозеркала – 12 990), а хэтчбек – 11 390 долл. Популярные цвета – серебристый, синий и разные оттенки красного. Как правило, заказ на выбранный автомобиль выполняется в пределах месяца.

50 ТЫСЯЧ ИНОМАРОК «РОЛЬФА»

За шесть месяцев этого года компании группы «Рольф» продали 50 162 автомобиля – в два раза больше, чем за аналогичный период в прошлом году. Продажи включали марки «Мицубиси», «Хёндэ», «Форд», «Мазда», «Ауди» и «Вольво» (дилерское соглашение с «Вольво» действовало до 28 июня 2005 г.). Оборот «Рольфа» за первое полугодие 2005 года достиг 1 146 млн. долларов США.

ПРОДАН ТРЕХТЫСЯЧНЫЙ «ЛЕКСУС»

Центр «Лексус-Бизнес Кар», первый официальный дилер фирмы в России, реализовал трехтысячный автомобиль – кабриолет Lexus SC430. Ключи от машины, а также подарок вручил обладательнице юбилейного автомобиля директор Центра г-н Леонтьев.

«ЧЕРОКИ» ПО РЕКОМЕНДОВАННОЙ ЦЕНЕ

В июле в продажу к дилерам поступил «Джип-Гранд Чероки» с дизельным двигателем. Этот V-образный 6-цилиндровый мотор объемом 3 л пришел на смену 5-цилиндровому рядному 2,7 CRD. Он на 33% мощнее, а крутящий момент его больше на 28%. В России дизельный «Гранд Чероки» продается с защитным пакетом Skid Plate Group, подогревом передних сидений, сигнализацией, MP3-плейером. Рекомендованная розничная цена – от 50 900 до 52 700 евро.



ТЕСТ-ДРАЙВ ВОЗЛЕ КРЕМЛЯ



В день начала официальных продаж «Рено-Логан» в России на Васильевском спуске в Москве проходил открытый тест-драйв автомобиля. Все желающие имели возможность протестировать обе его версии – с двигателями 1,4 и 1,6 л. Один из гостей и вовсе уехал с вечеринки на новеньком «Логане» – таким был суперприз для участников тест-драйва. После официальной части известные музыканты «Сплин», «Браво» и «Несчастный случай» дали концерт.

КОННЫЙ КУБОК ОТ «ФОЛЬКСВАГЕНА»

В конно-спортивном комплексе «Отрада» прошел Кубок Volkswagen по конкуру. В нем приняли участие более 30 спортсменов-любителей. К спортивному празднику был приурочен и тест-драйв дорогих моделей Touareg и Phaeton, в частности только что появившегося вседорожника Touareg в эксклюзивной комплектации Individual.

«Соревнования по конкуру – красивый и зрелищный вид спорта, – сказала представитель фирмы Татьяна Халявская. – Сегодня мы перенесли эту традицию в Россию, и первый опыт, судя по интересу публики, оказался очень удачным».





«А У ВАС ДВОЙНЯ!»

В автосалоне «Автомир» на улице Вавилова победителям суперакции «А у вас двойня!» было передано семь новых автомобилей.

Такое проводилось в России, наверное, впервые. Любой покупатель старше 18 лет, приобретавший новый автомобиль в салонах «Автомира» с 16 мая по 30 июня и заполнивший купон, становился участником лотереи-розыгрыша одного из семи автомобилей: Hyundai Getz, Citroen C2, Renault Symbol, Suzuki Liana, Daewoo Matiz, Skoda Fabia и KIA Rio. Розыгрыши проходили по воскресным дням в крупнейших торговых центрах – «Атриум», «Мега», «Рамстор» и СК «Лужники» в присутствии гостей и звезд эстрады.

«ЗОЛОТАЯ» ОСЕНЬ

Игорь Моржаретто

Первые шесть месяцев этого года для наших автопроизводителей оказались не очень успешными, и все они вынуждены были пойти на некоторое сокращение планов. В таких условиях, понятно, не до роста цен. Но и на сокращение их не пошел ни один из наших автозаводов (скидки, что предлагали по весне многие дилеры АВТОВАЗа, ГАЗа и «ИжАвто», были их собственной инициативой).

Розничные цены все-таки несколько подросли, но этот рост даже не поспевал за инфляцией. Так, в среднем на автомобили «Лада» они за первые шесть месяцев поднялись на 2,4%, причем в основном в январе (на 1,6%). А дальше – всю весну, вплоть до июня, дилерам, если они не делали это по своей инициативе, не пришлось переписывать ценники.

Но так обстояли дела «в среднем»; стоимость же некоторых моделей все продолжала расти. Например, усредненная цена ВАЗ-2107 в первом полугодии поднялась на 5,4%. Это было связано с тем, что увеличился выпуск «семерок» с инжекторным двигателем. Примерно то же, видимо, ожидает осенью и «пятерку», которую также переводят на нормы Евро II.

ЭТА СТРАННАЯ «ПЯТНАШКА»

С июля все вошло в норму – начался устойчивый рост розничных цен на автомобили «Лада», и прежде всего семейства «Самара». Довольно быстро эта «зараза» распространилась на весь модельный ряд АВТОВАЗа. За июль средняя розничная цена на «Самару» выросла на 9 тысяч рублей – со 188 до 197 тыс. руб.! За это же время «классика» подорожала на 6 тысяч – до 134 тысяч рублей, а «Нива» ВАЗ-21214 стала стоить на 5,4 тысячи дороже. Сейчас обычную можно купить в среднем за 210 тысяч, а удлиненный ВАЗ-2131 – на 30 тыс. дороже.

Медленнее всего пока дорожает «десятое» семейство – всего на 0,3% за месяц (меньше чем на 1 тыс. руб.). Средняя цена «десятки» в августе в зависимости от модели, комплектации и региона составляла 236 тыс. руб. при диапазоне предложений от 215 до 265 тыс. рублей. Объяснить феномен такой «стабильности» несложно – средняя цена «десятки» (8,2 тыс. долл.) уже преодолела психологический для отечественных авто рубеж в 8 тыс. долл. Расти цене дальше опасно – там уже «территория дешевых иномарок». Кстати, именно столько (8,2 тыс. долл.) стоит базовая «Дэу-Нексия»…

Этим летом неожиданно даже для самих вазовцев поднялись спрос на «Ладу-2115» и, как следствие, цены на эту модель. Только за один месяц «пятнашки» в стандартной комплектации подорожали на 4–6 тысяч рублей, и сегодня найти в рознице что-то дешевле 200 тысяч нельзя. Почему вдруг такой интерес? Автомобиль «Лада-2115» многие рассматривают как альтернативу «десятке», но при разнице в цене почти на 40 тыс. руб. многие отдают предпочтение «Самаре-2». Правда, если рост цен на эту модель будет идти такими темпами, уже к началу осени целесообразность в ее покупке отпадет. Все-таки при сопоставимых ценах «десятка» с двигателем 1,6 л куда совершеннее и перспективнее «пятнашки» с мотором 1,5 л. Не стоит забывать и о разнообразии модификаций и комплектаций «десятого» семейства. У «Самары-2» выбор куда как скромнее…

Между прочим, специалисты уже обратили внимание на то, что покупатели «Лады» вновь, как в прежние годы, потянулись за машинами в Тольятти. Но если раньше самыми активными были гости из соседнего Татарстана (до 25%), то в последнее время резко «возбудились» покупатели из Москвы, Краснодара, Ростова, Саратова, Нижнего Новгорода, Костромы, Воронежа и даже из Республики Коми! Причина такого наплыва клиентов понятна: нынешним летом машины в Тольятти вновь стали дешевле, чем во многих регионах. В зависимости от удаленности от берегов Волги цены на «лады» могут отличаться на 15–25 тыс. рублей, не говоря уже о том, что за пределами автограда куда скромнее выбор и цвета, и комплектаций.

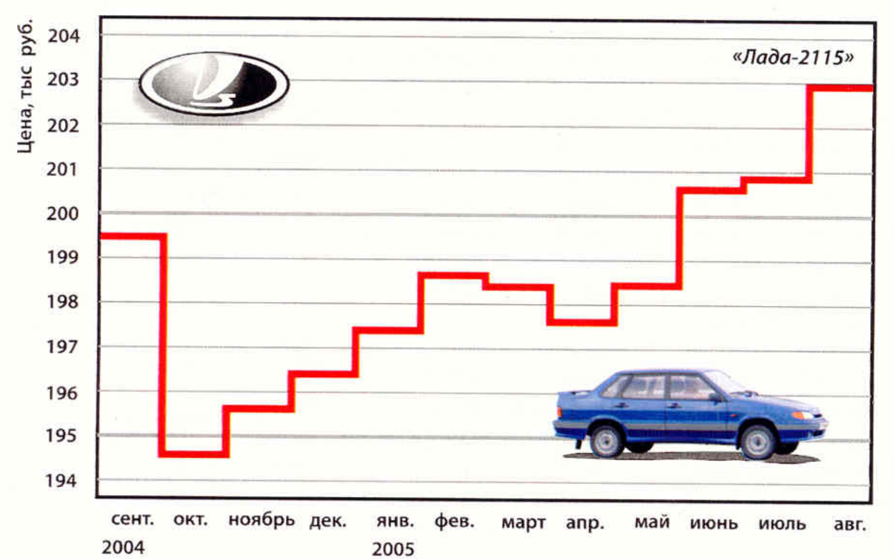
ВИДЫ НА УРОЖАЙ

Аналитики считают, что розничные цены на автомобили не могут долго отставать от темпов инфляции. За полгода, несмотря на все колебания, «лады» подорожали на 2,4%, а инфляция составила уже 7,8%. Так что те, кто по привычке хранил сбережения в «кубышке» в ожидании падения цены, здорово проиграли. С учетом этого (а также ряда других факторов) специалисты прогнозируют дальнейший рост цен на автомобили «Лада» на целых три месяца вперед, вплоть до конца осени. За это время средние рыночные цены на вазовские машины могут подрасти еще на 3–5%, а на некоторые наиболее популярные модели, возможно, еще больше – на 6–8%.

В то же время радует, что начала снижаться стоимость «Калины»: за июль падение розничной цены на эту модель в Тольятти составило 10 тысяч рублей. В других же регионах, где тольяттинская новинка еще в дефиците, она пока в цене.

Осенью, как полагают, должна решится судьба второй модели СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ» – «Шевроле-Вивы». На перелицованный «Опель-Астра» предыдущего поколения в Тольятти возлагали большие надежды – план на год составлял 7,5 тыс. штук. Но за первое полугодие удалось продать всего около тысячи седанов – при цене 368–454 тыс. рублей покупателей на «Виву» не слишком много. Окончательное решение пока не принято, но не исключено, что модель снимут с производства. А ведь год назад все так хорошо начиналось и мы предсказывали новой машине большой успех на нашем рынке. Правда, тогда за базовую комплектацию просили не 13 тыс. долларов, а 11,4 тыс. Отметим при этом, что сегодня «голую» машину у дилеров днем с огнем не сыщешь… □

Динамика цен на автомобили ВАЗ-2115 за год (тыс. руб.)





ПРИМЕРИМ?

Максим Приходько

Мой рабочий день, в отличие от наших испытателей, проходит в основном за компьютером. А так порой хочется самому протестировать хорошую модель! Во всяком случае, когда придет время «примерять на себя» новый автомобиль – обязательно попрошу коллег «посадить меня за руль». Ведь только тогда можно оценить, как пускается мотор новой машины, как она трогается, разгоняется, тормозит, сколько бензина «ест» в реальной городской жизни… Впрочем, сегодня почувствовать себя в роли испытателя может каждый среднестатистический автолюбитель, решивший, скажем, поменять старый автомобиль на новый – другой модели.

Оценочные характеристики – вещь сугубо личная. Профессионалам работа коробки передач автомобиля N, может, и покажется нечеткой, а для меня – в самый раз. А если это вообще первая в моей жизни машина с «автоматом»?

Большинство выбирают машину не на один день, поэтому так важно не ошибиться в выборе… Понимают это и те, кто продает автомобили. Несколько лет назад из-за границы пришла к нам услуга и… прижилась. Называется она тест-драйв. Ныне ее предлагают все серьезные дилерские центры в крупных городах России. Переводить, что означает это словосочетание, нет нужды. Расскажу лучше, как «примерял на себя» новый автомобиль.

Тест-драйвы отечественных машин – явление еще редкое. Исключение, пожалуй, новая «Калина», которую предлагают опробовать все дилеры АВТОВАЗа. Я попытался взять на тест-драйв все-таки другую российскую модель. Понимания у московских дилеров, увы, не нашел. На мою просьбу по телефону получить на «покатушки» «Волгу» работник «прилавка» одного из автосалона мудро ответил: «А чего пробовать – сало как сало!» И то верно…

Как выяснилось, условия пробных поездок (тест-драйва) не прописаны ни в Законе о защите прав потребителей, ни в других документах. Это – некий добровольный шаг продавца навстречу потенциальному покупателю.

УСЛОВИЯ, ПРИ КОТОРЫХ ВОЗМОЖЕН ТЕСТ-ДРАЙВ НОВЫХ ИНОМАРОК В АВТОСАЛОНАХ МОСКВЫ

Автоцентр «СИМ» («Рено», «Хёндэ», КИА, «Сузуки»)

Требования	паспорт, права, заявление на тест-драйв
Марка/модель	преимущественно новые
Сопровождение	менеджер, охранник
Время	20–30 минут

Автоцентр «Сити» («Опель», «Шевроле», «Кадиллак»)

Требования	паспорт, права, заявление на тест-драйв
Марка/модель	все, за исключением «Шевроле-Тахо»
Сопровождение	менеджер
Время	20–30 минут
	Промо-акция «Опель» на 1 сутки

РУС-ЛАН («Шкода»)

Требования	паспорт, права
Марка/модель	все
Сопровождение	менеджер
Время	20–30 минут

«Ауди Центр Москва» («Ауди»)

Требования	паспорт, права
Марка/модель	все
Сопровождение	менеджер
Время	20–30 минут
	Тест-драйв на несколько дней

В таком случае он, конечно, рискует своим имуществом и, естественно, старается этот риск минимизировать. Каждый разрабатывает собственные правила тест-драйвов. Но существует и нечто общее.

Обычно производитель (или национальный дистрибьютор) обязывает своих официальных дилеров иметь в парке машины для тест-драйва, даже указывает – какие. В большинстве случаев это новые модели в самых популярных модификациях. Если же клиент желает прокатиться на машине, которая продается не один год – все будет зависеть, сумеет ли он договориться с менеджерами.

Вполне возможно, потенциальному покупателю разрешат покататься по прилегающей к автосалону территории на пассажирском месте (это как максимум). В исключительном случае перспективного владельца всетаки пустят за руль, но разогнаться во внутреннем дворике салона все равно невозможно… Перестраховка со стороны дилера объяснима – он ведь рискует «товарным» автомобилем, а не тестовым!

Кстати, если вы решили отправиться на тест-драйв, имейте в виду: встречают по одежке! Так называемый дресс-код проводят во всех автосалонах, и глупо рассчитывать, что для участия в тест-драйве дорогой машины допустят человека в мятом старом костюме и пионерской панамке. Перед походом стоит позвонить в автосалон, договориться с менеджером о пробной поездке на выбранной модели, обговорить время для «покатушек»… Иначе нужной машины вообще может не оказаться на месте или вместо вожделенного универсала вам предложат только «заряженный» седан.

Конечно, при себе надо иметь паспорт и водительское удостоверение. Только после соблюдения всех формальностей (обычно от клиента требуется заявление на участие в тест-драйве, с его документов снимают копии) можно сесть за руль выбранного автомобиля. Но не ждите, что вы сразу «рванете» на ней, куда глаза глядят! Как правило, маршрут таких «покатушек» пролегает по отработанному автосалоном сценарию. Чтобы сдержать эмоции клиента, с ним в машине поедет менеджер по продажам. В некоторых случаях – охранник. Обычно ознакомительная поездка ограничивается 20–30 минутами. Полагают, этого вполне достаточно, чтобы понять, подходит вам конкретный автомобиль или нет. В конце концов, можно всегда договориться с салоном о повторном «драйве». Если прилично выглядите и на лице печать разума – то почему нет? Может, вы с женой хотите прокатиться, тем более, что деньги на покупку дает ее отец.

Радуйтесь, если вы попадете на какую-нибудь промоакцию; такие время от времени проводят крупные дилерские центры. Вполне возможно, машину выдадут на сутки или больше; правда, в залог придется оставить свою нынешнюю. Она должна быть не старше трех лет и не отечественного производства. Нет машины? Нет и суточного тест-драйва.

Как правило, на тест-драйв можно брать автомобили в относительно доступном ценовом диапазоне, хотя, если уж очень хочется, попросите протестировать, скажем, новый «Кадиллак-SRX». Все машины, допущенные к «примерочным» заездам, заправлены, вымыты и застрахованы. Это уже забота дилера – товар должен понравиться клиенту, чтобы он решил купить машину. □

УРЧАНЬЕ – СВЕТ

Александр Будкин

В Европе дизели давно в почете. То ли в силу их экономичности, то ли потому, что внушительный крутящий момент (и в целом характеристика мотора) дает водителю больше приятных ощущений и удобства. Скорее всего, и то и другое. Вот и у нас легковые автомобили с дизелями мало-помалу набирают популярность.

Когда анализируют, почему те или иные компании не поставляют в Россию дизели, нередко видят причину в качестве российского топлива. Однако бывает, что от одного и того же концерна марка «икс» поставляется с дизелями, а «игрек» – нет. Хотя гамма моторов-то общая! Так что дело не только в топливе, но и в маркетинге.

КОГДА В ТОВАРИЩАХ...

Франция держит одно из первых мест по доле дизельных легковых машин в парке. Увы, российские представители концерна PSA не торопятся везти сюда такие модели. Исключение сделано только для братьев по платформе: «Пежо-Партнер» и «Ситроен-Берлинго». Первый даже предлагают с двумя моторами: 1,9 и 2,0 л (см. ЗР, 2005, № 8).

Дизельный «Партнер» предлагают... только грузовой! Грузоподъемностью 600 кг, с дизелем 1,9 л – от $14 100, 2,0 л – от $14 580. Если нужно везти на 200 кг больше, цена соответственно $15 400 и $15 870. Автомобиль имеет поднимающуюся заднюю дверь и центральный замок.

Похожее – скептическое – отношение к двигателям с самовоспламенением от сжатия проявляют партнеры «Форда»: «Мазда», «Вольво», «Ленд-Ровер», «Ягуар». Японская марка может похвастать дизелем только на пикапе В-2500, под шведской дизелей в России вообще не продают. У британцев дела обстоят немногим лучше. Лишь две из четырех моделей «ленд-роверов» предлагают с дизелями – «Дискавери» и «Дефендер». Более престижный «Рейндж-Ровер», возможно, появится через пару лет, когда освоят дизель с достаточной для россиян мощностью («слабый» у нас не пойдет); «Фрилендер» же здесь только бензиновый. Наконец, первый дизельный «Ягуар» российские дилеры начнут продавать до конца года – это будет «X-type» (цена пока неизвестна).

А что же сам «Форд»? Младшие модели «Фьюжн» и «Фиесту» с урчащим тяговитым двигателем не ищите, «Фокус» должен пойти в продажу к выходу этого номера



PEUGEOT PARTNER

■ **Базовая комплектация:** ГУР, подушка безопасности водителя, антенна, центральный замок, иммобилайзер, полноразмерная запаска, задний стеклоочиститель.

FORD FOCUS

■ **Базовая комплектация***: кондиционер, ГУР, ABS, подушка безопасности водителя, регулировка сиденья водителя по высоте, регулировка руля по высоте и углу наклона, электрические стеклоподъемники передних дверей, центральный замок, иммобилайзер, полноразмерная запаска.

**Для автомобиля с дизелем.*



(пока только в комплектации «Комфорт», но обязательно с ABS). Успели зарекомендовать себя на рынке «Мондео» (от $27 550) и «Фокус C-max» (от $22 980). Но при этом в полноприводном семействе («Мэверик», «Эксплорер», «Экспедишн») дизели не значатся.

Еще одна «сладкая парочка» российского рынка – «Хён-

ЦЕНЫ АВТОМОБИЛЕЙ И ОБСЛУЖИВАНИЯ

Модель	PEUGEOT PARTNER		FORD FOCUS	MITSUBISHI L200	SKODA OCTAVIA		KIA SPORTAGE	NISSAN PATROL
Силовой агрегат	1,9 D	2,0 HDI	1,8 D	2,5 D	1,9 D (66 кВт)	1,9 D (81 кВт)	2,0 D	3,0 D
■ **Комплектации**								
Минимальная	$14 1000	$15 400	$15 670	$21 990	$20 615	$22 970	$29 300	$50 900
С автоматической коробкой передач	–	–	–	–	$23 130	–	$30 300	$52 500
С кузовом универсал	–	–	$17 220	–	$21 550	$23 900	–	–
Максимальная	$15 500 (г/п 800 кг, с кондиционером)	16 800 (г/п 800 кг, с кондиционером)	н. д.	$27 990	$22 990 (с кондиционером)	$25 340 (с кондиционером)	$30 300	$55 500 (кожаный салон)
■ **Обслуживание**								
Условия гарантии	2 года		2 года/100 тыс. км	3 года/100 тыс. км	3 года		3 года/100 тыс. км	3 года/100 тыс. км
Цена нормочаса	$43		н. д.	$55	$34		$35	от $40
Плановые ТО	ТО-10, 30 тыс. км – беспл. или $70; ТО-20 000 км – $215; ТО-40 000 км – $340		ТО-20 000 км – около $95; ТО-40 000 км – около $120; ТО-60 000 км – около $340	ТО-7500 км – $140; ТО-15 000 км – $260/330; ТО-30 000 км – $380/410	ТО-15 000 км – около $145; ТО-30 000 км – около $370; ТО-45 000 км – около $180		ТО-10 000 км – около $300; ТО-20 000 км – около $300; ТО-30 000 км – около $300	ТО-15 000 км – от $280; ТО-30 000 км – от $340; ТО-45 000 км – от $420

Примечание. *Стоимость ТО – для автомобиля в минимальной комплектации. Цена «большого» ТО указана со сменой передних тормозных колодок.*



заказ, «живьем» их увидишь не в каждом автосалоне.

Концерн «Даймлер-Крайслер» предлагает дизели, но не для всех моделей. Это вполне простительно, тем более что американцам до этих моторов еще дальше, чем нам. На «крайслерах» моторы бензиновые, но для нас, европейцев, есть «Чероки» и «Гранд Чероки» с дизелем. А что касается «мерседесов» – пожалуйста. В С-классе предлагают три двигателя (С200 CDI, С220

MITSUBISHI L200

■ **Базовая комплектация:** ГУР, регулировка руля по высоте, центральный замок, иммобилайзер, полноразмерная запаска.

дэ» и КИА не имеет единой дизельной позиции. Если «Хёндэ» предпочитает бензиновые моторы (разве что микроавтобус Н1 «правильный»), то под маркой КИА с дизелем продаются «Карнавал» российской сборки (от $23 050), «Соренто» (от $34 950), а с сентября – новый «Спортидж» (от $29 300 в очень богатой комплектации) и, как обещают, «Церато» (цена еще не определена).

Самый большой из них и одновременно наиболее доступный семиместный «КИА-Карнавал» (ЗР, 2005, № 7) комплектуют как механической коробкой передач, так и «автоматом». Правда, машины в основном продают на

SKODA OCTAVIA

■ **Базовая комплектация:** ГУР, ABS, подушка безопасности водителя и пассажира, регулировка сиденья водителя по высоте, регулировка руля по высоте и углу наклона, противотуманные фары, электропривод зеркал, подогрев зеркал, центральный замок, иммобилайзер, полноразмерная запаска.



KIA SPORTAGE

■ **Базовая комплектация:** климат-контроль, кожаный салон, ГУР, ABS, система стабилизации, 2 подушки безопасности, колеса из легкого сплава, регулировка сиденья водителя по высоте, регулировка руля по высоте, противотуманные фары, магнитола MP3, электрические стеклоподъемники всех дверей, электропривод зеркал, подогрев передних сидений, подогрев зеркал, центральный замок, иммобилайзер, шторка багажника, полноразмерная запаска.

CDI и C270 CDI), на один мотор больше в E-классе (добавляется 320 CDI). Даже в S-классе нашлось место дизелю (здесь только 320 CDI и 430 CDI). Цена – от 32 900 евро до... Впрочем, применительно к «Мерседесу» указывать верхнюю планку как-то неловко.

НОРМА ЖИЗНИ

Если учредить приз за лучшее удовлетворение дизельных потребностей россиян, выше других будут шансы группы «Фольксваген». Под каждой из трех представленных у нас марок можно выбрать себе подходящий дизелек. Престижный «Ауди» уже в кузове A3 предлагает моторы 1,9 и 2,0 л, а следующая модель A4 имеет три: 2,0; 2,5; 3,0 л. Последний вариант с полным приводом разгоняется до сотни за 7,2 секунды – душевный аппарат, даром что стоит $60 тысяч.

Хочется подешевле? Возможно, подойдет «Фольксваген». Скажем, «Гольф 1,9 TDI» за $24 300 или «Туран» с тем же силовым агрегатом за $28 500. А если желаете посолиднее – возьмите «Пассат 2,0 TDI» за $30 650 или «Туарег R5 TDi» за $51 400. Вероятно, и эти суммы многим захочется скорректировать в меньшую сторону. Тогда стоит слегка изменить внешний вид автомобилей и эмблему.

Вот, например, предложение «Шкоды». Скромный ассортимент свежих моделей удачно дополняет «Октавия» предыдущего поколения. Хэтчбек с 1,9-литровым двигателем стоит от $20 600, универсал (по фирменной терминологии «Комби») обойдется на тысячу дороже. Кстати, есть «Фабия» с дизелем 1,4 TDI. Однако на фоне только что названной старой «Октавии» дешевой ее не назовешь – от $17 тыс.

ДЛЯ НАПРАВЛЕНИЙ

Ради полноприводной техники многие производители делают исключение: дескать, вообще-то дизели мы не возим, но если вседорожник...

Скудный список небольших и относительно недорогих автомобилей этого класса открывает упомянутый выше «Спортидж» ($29 300). Компанию ему составит «Ниссан – X-Трейл» (от $35 000). Впрочем, если ориентироваться не на размеры, а на цену, к названным можно добавить и «Мицубиси-Паджеро Спорт» ($31 500).

Следующая ценовая ступень выше почти на десять тысяч. Состоятельных любителей активного отдыха пы-



NISSAN PATROL

■ **Базовая комплектация:** климат-контроль, кожаные руль и рычаг КП, ГУР, ABS, 4 подушки безопасности, электрический люк, электрические регулировки передних сидений, регулировка руля по высоте, противотуманные фары, магнитола с CD, электрические стеклоподъемники всех дверей, электропривод зеркал, подогрев передних сидений, подогрев зеркал, электрообогрев ветрового стекла в зоне щеток стеклоочистителя, центральный замок, иммобилайзер, полка багажника, полноразмерная запаска.

таются привлечь «Тойота-Ленд Крузер 100» (от $40 900 в комплектации STD), «Мицубиси-Паджеро» (от $43 тыс.), «Ниссан-Пасфайндер» (от $44 800) и «Патруль» (от $50 900). Впрочем, если хотите большой дизельный автомобиль за умеренные деньги, варианты тоже есть – среди пикапов: «Форд-Рейнджер» ($23 100), «Мазда-B2500» ($21 650), «Мицубиси-L200» ($21 990).

НАШИ

Российские производители не балуют разнообразием: «Волга» со «Штайром» да УАЗ с «Андорией». Только вот незадача – на момент подготовки материала интересующие нас «волги» «...временно перестали поступать в продажу...». Остался один УАЗ (около $9000, ЗР, 2005, № 5). Стоит ли удивляться, что дизели к нам везут неохотно – своих-то не делаем! □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

■ Модель	PEUGEOT PARTNER	FORD FOCUS	MITSUBISHI L200	SKODA OCTAVIA*	KIA SPORTAGE	NISSAN PATROL
■ Общие данные						
Размеры, мм:						
длина	4114	4490	4935	4510	4350	4475
ширина	1720	1840	1695	1730	1800	1840
высота	1810	1455	1780	1430	1700	1855
Радиус поворота, м	5,6	5,4	н. д.	5,4	5,6	6,1
Снаряженная масса, кг	1310	1260	1730	1270	1620	2200
Полная масса, кг	1920	1775	2830	1885	2140	2850
Время разгона 0-100 км/ч, с	15,6	н. д.	н. д.	13,2	13,8	14,8
Максим. скорость, км/ч	160	н. д.	142	182	168	160
Топливо	ДТ	ДТ	ДТ	ДТ	ДТ	ДТ
запас топлива, л	55	55	75	55	65	95
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	5,8	н. д.	н. д.	5,0	7,1	10,8
■ Кузов						
Кол-во дверей/мест	4/2	4/5	4/5	4/5	5/5	5/7
Объем багажника (VDA), л	3000	475/1525	1500x1470**	530/1330	н. д.	308/1562
■ Двигатель						
Расположение	спереди поперечно		спереди продольно	спереди поперечно	спереди продольно	
Конфигурация	P4					
Число клапанов	8	н. д.	8	8	16	16
Рабочий объем, см^3	1997	н. д.	2477	1896	1991	2953
Степень сжатия	18,0	н. д.	21,0	19,5	17,7	17,9
Мощность, кВт/л. с.	66/90	84,5/115	74/100	66/90	82,5/112	118/160
при об/мин	4000	н. д.	4000	4000	4000	3600
Крутящий момент, Н·м	205	280	240	210	245	380
при об/мин	1900	н. д.	2000	1900	2000	2000
■ Трансмиссия						
Тип	переднеприводная		полноприводная	переднеприводная	полноприводная	
Коробка передач	M5					
Размер шин	175/70R14	195/65R15	205/80R16	195/65R15	215/60R16	265/70R16

* *Первое поколение.* ***Платформа.*